Die Fürsorge für die bayerischen Verkehrsbeamten

in Folge von Betriebsunfällen.

Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

hohen Juristen-Fakultät der kgl. Universität Erlangen

vorgelegt

von

Max Reindl,

geprüftem Rechtspraktikant.

München 1893.

Nationale Verlags-Anstalt, Buch- und Kunstdruckerei, Aktien-Gesellschaft.

Die Fürsorge für die bayerischen Verkehrsbeamten

in Folge von Betriebsunfällen.

Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

hohen Juristen-Fakultät der kgl. Universität Erlangen

vorgelegt

von

Max Reindl,

geprüftem Rechtspraktikant.

München 1893.

Nationale Verlags-Anstalt, Buch- und Kunstdruckerei, Aktien-Gesellschaft.

Inhaltsübersicht.

			Seite
A.	Geschichtliche Entwickelung	§ 1	7— 20
B.	Geltendes Recht.		
I.	Pragmatische Beamte	§ 2	21— 43
II.	Statusmäßiges Personal.		
	Begriff; maßgebende Normen und deren Giltigkeit als im Verordnungswege erlassen	§ 3	43— 47
	Voraussetzungen des Entschädigungsanspruches; Begriff des Betriebsunfalles	§ 4	47— 88
	Höhe der Entschädigung: a) des Verletzten selbst; b) seiner Hinterbliebenen	§ 5	88—111
	Berechnung des Diensteinkommens	§ 6	111—115
	Ausschluß des Entschädigungs- und Rentenanspruchs	§ 7	115—126
	Weitergehende (landes- und reichsrechtliche) Ansprüche	§ 8	126—134
	Zuständige Behörden bei Festsetzung der Entschädigungsansprüche auf Grund der Verordnung vom 19. März 1891, Zulässigkeit des Rechtsweges	§ 9	134—141

Anhang I.	Auszug aus der K. Allerh. Verordnung vom 11. Okt. 1848	142—143
Anhang II.	Auszug aus der K. Allerh. Verordnung vom 3. Okt. 1857	144—145
Anhang III.	K. Allerh. Verordnung vom 30. November 1886	146—149
Anhang IV.	K. Allerh. Verordnung vom 19. März 1891	150—155

Literatur.

Rosin Heinrich, Dr., Das Recht der Arbeiterversicherung, für Theorie und Praxis systematisch zusammengestellt. Erster Band, die reichsrechtlichen Grundlagen der Arbeiterversicherung. Berlin 1893. (Citirt: Rosin, Bd. I.)

Derselbe, Der Begriff des Betriebsunfalles als Grundlage des Entschädigungsanspruches nach den Reichsgesetzen über die Unfallversicherung, Archiv für öffentliches Recht, III. Bd. S. 292—362. (Citirt: Rosin, Betriebsunfall.)

Piloty Robert, Dr., Das Reichsunfallversicherungsrecht, dessen Entstehungsgeschichte und System. 2 Bände. Würzburg 1890 und 1891.

Landmann Robert, Das Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884, nebst dem Ausdehnungsgesetze vom 28. Mai 1885 und dem Beamten-Fürsorgegesetz vom 15. März 1886. Nördlingen 1886.

Woedtke E. v., Das Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884 mit dem Ausdehnungsgesetze vom 28. Mai 1885 und unter theilweiser Berücksichtigung des Bau-Unfallversicherungsgesetzes vom 11. Juli 1887, Commentar, 4. Auflage. Berlin 1889.

Rasp K., Die land- und forstwirthschaftliche Unfall- und Krankenversicherung nach dem Reichsgesetze vom 5. Mai 1886 und dem bayerischen Ausführungsgesetze vom 5. April 1888. Nördlingen 1889.

Graef E., Das Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884 nebst dem Ausdehnungsgesetze vom 28. Mai 1885 und dem bayerischen Ausführungsgesetze vom 3. Dezember 1885 mit Erläuterungen, 2. Auflage.

Graef E., Das Reichsgesetz betr. die Unfall- und Krankenversicherung der in land- und forstwirthschaftlichen Betrieben beschäftigten Personen vom 5. Mai 1886 und das bayerische Ausführungsgesetz vom 5. April 1888. 3. Auflage, bearbeitet von K. Trutzer. Ansbach 1889. (Citirt: Graef—Trutzer, landw. Unfall-Versicherungsgesetz.)

Derselbe, Das Reichsgesetz betr. die Fürsorge für Beamte und Personen des Soldatenstandes in Folge von Betriebsunfällen. Mit Erläuterungen. Ansbach 1886.

Zeller W., Dr., Das Reichsgesetz betr. die Fürsorge für Beamte und Personen des Soldatenstandes in Folge von Betriebsunfällen vom 15. März 1886, mit einer Einleitung sowie einer Darstellung der Prinzipien des Gesetzes auf Grund der Motive, Kommissionsberichte und Reichstagsverhandlungen herausgegeben. Nördlingen 1886.

Amtliche Nachrichten des Reichsversicherungsamtes. Jahrgang 1885—1893 (Bd. I—IX).

Mittheilungen des k. b. Landesversicherungsamtes, herausgegeben vom k. b. Landesversicherungsamte. Jahrgang 1889—1893 (Bd. I—V).

Handbuch der Unfallversicherung, Die Reichsversicherungsgesetze, dargestellt von Mitgliedern des Reichsversicherungsamtes nach dem Aktenmaterial dieser Behörde. Leipzig 1892.

Reger A., Das Reichsgesetz betr. die Krankenversicherung der Arbeiter vom 15. Juni 1883 / 10. April 1892. 2c. 5. Auflage, bearbeitet von J. Henle. Ansbach 1893.

Stupp M., Handbuch zur Unfallversicherung. Verordnungen, Bekanntmachungen, sowie Beschlüsse und Bescheide auf diesem Gebiete, nebst einer Sammlung der wichtigeren Rekurs-Entscheidungen des Reichsversicherungsamtes. 1.—3. Jahrgang. München 1887 und 1888.

Seydel Max, Bayerisches Staatsrecht. 6 Bände.

Laband Paul, Dr., Das Staatsrecht des deutschen Reiches, 2 Auflage, 2 Bde. Freiburg 1888 f.

Eger Georg, Dr. jur., Das Reichshaftpflichtgesetz betr. die Verbindlichkeit zum Schadensersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen 2c. herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen, vom 7. Juni 1871, erläutert mit Benutzung der Akten der k. pr. Ministerien der öffentlichen Arbeiten und für Handel und Gewerbe. 3. Auflage. Breslau 1886.

Endemann W., Dr., Die Haftpflicht der Eisenbahnen, Bergwerke u. s. w. für die bei dem Betriebe herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen. Erläuterungen des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871. 3. Auflage. Berlin und Leipzig 1885.

Eger Georg, Dr. jur., Eisenbahnrechtliche Entscheidungen deutscher und österreichischer Gerichtshöfe. Band I—IX.

Reger A., Entscheidungen der Gerichte und Verwaltungsbehörden aus dem Gebiete des auf reichsgesetzlichen und gemeinrechtlichen Bestimmungen beruhenden Verwaltungs- und Polizeistrafrechts. Band I—XIII.

Annalen des deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Statistik. Staatswissenschaftliche Zeitschrift und Materialiensammlung, herausgegeben von Dr. G. Hirth und Dr. Max Seydel. Jahrgang 1881.

Windscheid B., Lehrbuch des Pandektenrechts. 3 Bände. 6. Auflage.

Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts, 25 Bände, sowie des Reichsgerichts in Civilsachen, 30 Bände. (Citirt: ROHG. Bd. .... und RG. Bd. ....).

Sammlung von Entscheidungen des bayerischen Obersten Gerichtshofes in Gegenständen des Civilrechts und Civilprozesses und des bayerischen Obersten Landesgerichtes. 13 Bände.

Sammlung von Entscheidungen des k. b. Verwaltungsgerichtshofes. 13 Bände. (Citirt: VGH. Bd. . . . .)

Piloty, Zur Literatur des Arbeiterversicherungsrechtes in der Kritischen Vierteljahrsschrift für Gesetzgebung und Rechtswissenschaft, herausgegeben von A. v. Bechmann und M. Seydel. Neue Folge Band XV, der ganzen Folge XXIV. Band, S. 399—424.

Braun G., Besoldungsstatus der Beamten und Bediensteten bei den k. b. Verkehrsanstalten nebst einigen der wichtigeren auf die Personal- und Dienstverhältnisse bezüglichen Bestimmungen; nach amtlichen Quellen bearbeitet. München 1892. 6. Auflage.

Statistischer Bericht über den Betrieb der k. b. Verkehrsanstalten im Verwaltungsjahr 1892; herausgegeben von der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen und der Direktion der k. b. Posten und Telegraphen.

A. Geschichtliche Entwickelung.

§ 1.

Die Sorge dafür, daß dem in Ausübung seiner amtlichen verantwortungsvollen Thätigkeit den zahlreichsten Gefahren ausgesetzten Verkehrspersonale gegen die wirthschaftlichen Folgen der bei dem Betriebe sich ereignenden Unfälle eine möglichst ausreichende Sicherstellung gewährt werde, ist eine der wichtigsten Aufgaben einer Verkehrsverwaltung.

Die mächtige Entwickelung des modernen Verkehrs und die dadurch bei der Eigenart der Verkehrsbetriebe bedingte Vermehrung der Betriebsgefahren muß nothwendigerweise auch eine Mehrung der zur Sicherheit gegen diese Gefahren und ihre wirthschaftlichen Folgen dienenden Einrichtungen im Gefolge haben, und eine der ersten solcher Einrichtungen ist die Schaffung von gesetzlichen Bestimmungen, welche dem seines oft auf Schritt und Tritt mit Gefahr für Leib und Leben verbundenen Amtes waltenden Verkehrsbeamten das Bewußtsein verschaffen, daß wenigstens die Sorge vor wirthschaftlichem Elende seiner eigenen Person oder seiner Familie beseitigt ist, falls ihn das Geschick seinem gefahrvollen Berufe zum Opfer bringt.

Die Verwaltung der k. b. Verkehrsanstalten hat die Nothwendigkeit einer solchen Fürsorge für ihr Beamtenpersonal bei Unfällen im Dienste schon früh erkannt. Abgesehen von den pragmatischen Beamten, denen, wie den gleichen Beamten der übrigen staatlichen Verwaltungszweige, schon durch die Bestimmungen in § 22 lit. D der Beil. IX zu Tit. V § 6 der Verfassungsurkunde vom 26. Mai 1818, bezw. in Art. XXIV der Hauptlandespragmatik vom 1. Januar 1805 hinsichtlich ihrer Hinterbliebenen, im Falle des Verunglückens im Dienste eine entsprechende staatliche Fürsorge zuerkannt war, hat für das nicht-

pragmatische weit zahlreichere Beamten- und Bedienstetenpersonal der k. k. Verkehrsanstalten bereits die Allerhöchste Verordnung vom 11. Okt. 1848 fürsorgliche Bestimmungen getroffen. Während in Ziff. II bezw. IV der genannten Verordnung gesagt ist, daß die Anstellungen im niederen Post- und Eisenbahndienste auch künftig, wie bisher, auf Ruf und Widerruf erfolgen, und nur gewissen Beamten und Bediensteten nach Vollendung einer tadellosen Dienstzeit von 10 Jahren die Vortheile der Stabilität und der Genuß von Pensionen, bezw. für die Hinterbliebenen der Genuß von Alimentationen, analog den Bestimmungen der IX. VB. gewährt werde, bestimmt Art. VI dortselbst, daß im Falle des Verunglückens im Dienste und der dadurch herbeigeführten Funktionsunfähigkeit allen Bediensteten ohne Unterschied der Stabilität eine Pension von sieben Zehntel des Hauptgeldbezuges und den Relikten Alimentationen analog den Bestimmungen der IX. VB. und des Art. XXIV der Hauptlandespragmatik zugesichert werden.

Diese Verordnung vom 11. Oktober 1848 wurde sodann durch eine neue, für das in Frage kommende nichtpragmatische Verkehrspersonal hinsichtlich der normalen Pensionsverhältnisse ungleich günstigere Verordnung vom 3. Oktober 1857, nach welcher ein sehr großer Theil des jetzigen statusmäßigen Verkehrspersonales zur Zeit noch angestellt ist, ersetzt. Auch diese Verordnung vom 3. Oktober 1857 hat hinsichtlich der Unfälle im Dienste in Ziff. V eine mit jener in Art. VI der Verordnung vom 11. Oktober 1848 fast gleichlautende Verfügung getroffen, indem Ziff. V bestimmt, daß im Falle des Verunglückens im Dienste und der dadurch herbeigeführten Funktionsunfähigkeit allen Bediensteten ohne Unterschied (also auch den in Ziff. III der genannten Verordnung nicht aufgeführten) eine Pension von mindestens sieben Zehntel des Hauptgeldbezuges zugesichert werde und eine weitere Berücksichtigung nach Beschaffenheit des Falles vorbehalten bleibe.

Sowohl neben der Verordnung von 1848 als der von 1857 blieb selbstverständlich der auf Grund des Landesrechts, insbesondere der Bestimmungen über die lex Aquilia, im Falle der Verletzung oder Tödtung eines Verkehrsbeamten oder Bediensteten durch einen aus Verschulden einer Person, für welches der Staat zu haften hatte,

verursachten Unfall zustehende Anspruch auf Ersatz des vollen durch den Unfall herbeigeführten Schadens aufrecht.[1])

Das war der Stand des in dieser hier in Frage stehenden Materie in Bayern geltenden Rechts bis zum Jahre 1871 und zwar bis zur Erlassung des sogen. Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871.

Die durch die Entwickelung des Verkehrs und namentlich die Fortschritte der Technik geschaffenen Verhältnisse hatten nämlich inzwischen zur Ueberzeugung führen müssen, daß die bisher in Deutschland geltenden Rechtssätze über die Verpflichtung bei unverschuldeten Unglücksfällen, namentlich auf Eisenbahnen und in großen Industriezweigen, nicht mehr ausreichend seien und eine Neuregulirung dieses Rechtes auf dem Wege der Gesetzgebung des inzwischen entstandenen deutschen Reiches geboten sei. Nachdem in einer bereits an den Reichstag des Norddeutschen Bundes im Jahre 1868 eingereichten Petition des Ausschusses der nationalliberalen Partei zu Leipzig unter Hinweis auf die Unzulänglichkeit des bestehenden sowohl materiellen Civilrechts als auch namentlich Prozeßrechtes, eine Revision „der gesetzlichen Bestimmungen über Schädenansprüche von Privatpersonen bei nicht von ihnen verschuldeten Unglücksfällen" verlangt worden war[2]), wurde dem ersten deutschen Gesammtreichstage gleichzeitig mit dem endlichen Ab-

---

[1]) Vgl. Windscheid Pand. 5. Aufl. Bd. II S. 709 und 715; bayer. Landrecht T. IV c. 16 § 6; ferner bezüglich der Haftung des Staates für Verschulden seiner Organe: Windscheid Bd. II § 470 insbes. Anm. 4 und Entsch. des b. Oberst. LG. Bd. XIII S 13 und 149 und Bd. IV S. 529; Entsch. des RG. Bd. XI S. 209, ferner Eger, eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. VII S. 136, weiter für das preuß. Recht Entsch. des RG. vom 11. Mai 1892 in Jur. Wochenschr. 1892 S. 320, und Entsch. des b. Oberst. LG. bei Seuffert Arch. N. F. Bd. XII S. 391 und bei Eger, eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. VI S. 39 und 40; — weiter bezüglich der Ansprüche der Hinterbliebenen aus der lex Aquilia bei Tödtungen: Entsch. des RG. Bd. VII S. 152 und b. LR. T. IV c. 16 § 6; endlich hinsichtlich des Schmerzensgeldes: insbesondere Entsch. des ehem. b. Oberst. Gerichtshofes Bd V S. 437 und die wohl nicht unanfechtbare Entsch. des b. Oberst. L.G. bei Seuffert Arch. Bd. 46 S. 406, in welcher Entscheidung gesagt ist, daß die Zulässigkeit einer Schmerzensgeldforderung durch § 231 des RStGB. überall in Deutschland eingeführt wurde, selbst wo sie nach bisherigem Rechte nicht bestand.

[2]) Vgl. Endemann, HPfG. 3. Aufl. Einl. § 1 S. 2.

schluße der Reichsverfassung ein Gesetzentwurf unterbreitet, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken ꝛc. herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen, der nach langen und heißen Kämpfen und Debatten, nach mancherlei Abänderungen unterm 7. Juni 1871 zum Gesetze wurde.[1]) Damit hat sich hinsichlich des bisherigen Fürsorgerechtes der b. Verkehrsbeamten, wie es nach der Beil. IX zur VU. und den Verordnungen vom 11. Oktober 1848 und 3. Oktober 1857 sich darstellte, für die Eisenbahnbeamten und -Bediensteten wenigstens eine wesentliche Umgestaltung ergeben.

Der § 1 des RHPfG. bestimmt nämlich, daß, wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt wird, der Betriebsunternehmer für den dadurch entstandenen Schaden haftet, soferne er nicht beweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten verursacht ist. Durch diese Fassung ist Jeder, der zur Eisenbahn-Verwaltung in irgend einem Dienstverhältniß steht, der Arbeiter, der Angestellte, pragmatische und nichtpragmatische Beamte ebenso wie der Passagier, den in irgend einer Weise die Eisenbahn zu befördern übernommen hat, und jeder unbetheiligte Dritte, der zur Eisenbahn in gar keinem Vertragsverhältniß steht, vollkommen gleich behandelt worden.

Der nach § 4 des RHPfG. zu leistende Schadenersatz besteht nun

a) im Falle der Tödtung in dem Ersatz der Kosten einer versuchten Heilung und der Beerdigung, sowie des Vermögensnachtheils, den der Getödtete während der Krankheit durch Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erlitten hat;

b) im Falle einer Körperverletzung in dem Ersatz der Heilungskosten und des Vermögensnachtheiles, welchen der Verletzte durch eine in Folge der Verletzung eingetretene zeitweise oder dauernde Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erlitten hat.

Bezüglich der Hinterbliebenen aber ist bestimmt, daß Diejenigen, denen der Getödtete zur Zeit seines Todes vermöge Gesetzes Unter-

[1]) Vgl. Endemann, l. c. S. 5 und 6.

halt zu gewähren verpflichtet war, insoweit Ersatz zu fordern berechtigt sind, als ihnen in Folge des Todes der Unterhalt entzogen worden ist.

Daneben sind diejenigen landesgesetzlichen Vorschriften, nach welchen außer den im Haftpflichtgesetz vorgesehenen Fällen der Unternehmer der Eisenbahn, insbesondere wegen eines eigenen oder eines von ihm zu vertretenden fremden Verschuldens, für den bei dem Betriebe durch Tödtung oder Verletzung entstehenden Schaden haftet, namentlich diejenigen Bestimmungen der Landesgesetze, welche dem Beschädigten, oder den Hinterbliebenen einen höheren Ersatzanspruch gewähren, durch § 8 des RHG. aufrecht erhalten worden.

Es ist nun auf den ersten Blick klar, daß die nach dem Haftpflichtgesetze dem im Dienste verletzten Eisenbahn-Beamten oder -Bediensteten sowie im Falle seines Todes den Hinterbliebenen zustehenden Entschädigungsansprüche bedeutend weiter gehend und umfangreicher sind als die sowohl den pragmatischen Beamten und deren Hinterbliebenen als dem nichtpragmatischen statusmäßigen Personale bezw. dessen Hinterbliebenen nach dem bis dorthin geltenden und oben erörterten Rechte zustehenden Ansprüche. Denn während dem pragmatischen und dem nach der Verordnung vom 11. Oktober 1848 und vom 3. Oktober 1857 angestellten nichtpragmatischen (statusmäßigen), im Dienste verunglückten Eisenbahnpersonal im Falle der Dienstunfähigkeit bisher bloß ein Prozentsatz ihres Hauptgeldbezuges zugesichert war, ist nach dem Haftpflichtgesetze ein Anspruch auf Ersatz des vollen durch den Unfall erlittenen Vermögensnachtheiles gewährt, wobei nicht bloß der Hauptgeldbezug, sondern das ganze regelmäßige Diensteinkommen, also auch alle Nebenbezüge, von denen man sagen muß, daß sie das Einkommen positiv vermehren, sowie außerdem noch die bestimmte Aussicht auf höheren Ertrag der Erwerbsthätigkeit, wie die Möglichkeit der Vorrückung in höhere Gehaltsklassen oder Stellen, in Computation zu ziehen ist.[1])

Auch bezüglich der Hinterbliebenen ist nach dem Haftpflichtgesetze gegenüber den oben genannten bisherigen Bestimmungen insoferne ein

[1]) Vgl. ROHG. Bd. 22 S. 158, RG. vom 12. November 1880 bei Blum, Annalen Bd. 2 S. 568, Endemann, Comm. S. 119, 3. Aufl.; Reger Bd. X S. 92 und Seuffert Arch. Bd. 46 S. 304.

erweiterter Anspruch eingeräumt, als unter „Hinterbliebenen" alle Jene verstanden werden, welchen der Getödtete im Zeitpunkte des Todes Unterhalt zu gewähren gesetzlich verpflichtet war, und als ihnen ein Anspruch nicht bloß auf eine bestimmte, nach dem pensionsfähigem Gehalte oder der Pension des Verstorbenen zu berechnende Summe, sondern auf Ersatz alles dessen, was ihnen an Unterhalt durch den Tod entzogen worden ist, zugestanden wurde.

Für die übrigen Verkehrsbeamten und -Bediensteten (außer den Eisenbahnbeamten und -Bediensteten) traf jedoch das Haftpflichtgesetz nur insoferne Bestimmungen, als diese Beamten bei dem Betriebe einer Eisenbahn (z. B. als Postbeamte in einer Post-Ambulance oder außer Dienst auf der Eisenbahn) einen Unfall erleiden, nicht aber dann, wenn ihnen in ihrem Dienste, ohne Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, ein solcher Unfall zustieß, da der Post- und Telegraphenbetrieb ꝛc. nicht zu den haftpflichtigen Betrieben gehört.

Aber auch der durch das Reichshaftpflichtgesetz geschaffene Rechtszustand zeigte sich bald als ein keineswegs befriedigender und ließ im Verlauf der Anwendung des Gesetzes immer allgemeiner das Verlangen und das Bedürfniß nach einer Veränderung und Verbesserung, in erster Linie hinsichtlich der im § 2 desselben für haftpflichtig erklärten Unternehmungen, sich geltend machen.[1]) Diesen Wünschen nach Revision des Haftpflichtgesetzes entsprang nun zunächst das Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884 (sog. industrielles Unfallversicherungsgesetz), welches zunächst und hauptsächlich die gesetzliche Unfallfürsorge für die in den in § 2 des HPfG. erwähnten und in einigen anderen diesen hinsichtlich der Gefährlichkeit gleichgestellten Betrieben beschäftigten und gefährdeten Arbeiter regelte und den über Ersatzansprüche, welche den Arbeitern aus Betriebsunfällen erwachsen, nach dem Haftpflichtgesetze so häufig entstandenen Streitigkeiten ein Ende machen sollte.[2])

[1]) Vgl. hierüber Motive zum I. Entwurf eines UVG. vom Januar 1881 in Annalen des Deutschen Reiches, Jahrg. 1881 S. 108, Auszug bei Woedtke, UVG. 4. Aufl. S. 33; ferner Piloty, Bd. I S. 33 ff. und Landmann, Comm. zum UVG. Einleitung S. 4–7.

[2]) Vgl. Motive zum I. Gesetz-Entwurf in Annalen 1881 S. 108 ff.: Woedtke, UVG. S. 34; ferner Piloty Bd. I. S. 33; Motive zu § 95 des UVG. bei Landmann, Comm. S. 240; und Entsch. des RG. bei Eger, eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. VII S. 243.

Durch das sog. Ausdehnungsgesetz vom 28. Mai 1885 wurde sodann die Unfallversicherung auch auf den gesammten Betrieb der Eisenbahn-, Post- und Telegraphen-, sowie Binnenschifffahrts-Verwaltung einschließlich der von den beiden ersteren Verwaltungen für eigene Rechnung ausgeführten Bauten ausgedehnt.

Soweit nun auf Grund des UVG. bezw. des Ausdehnungsgesetzes hiezu ein Entschädigungsanspruch zustand, wurde das Haftpflichtgesetz außer Wirksamkeit gesetzt.[1])

Aber das Unfallversicherungsgesetz und das Ausdehnungsgesetz erstreckten sich nur auf die Arbeiter, auf die in den unfallversicherungspflichtigen Betrieben beschäftigten Reichs-, Staats- und Kommunalbeamten jedoch nur dann, wenn dieselben ohne festen Gehalt und ohne Pensionsberechtigung beschäftigt sind und entweder ein Jahreseinkommen von höchstens 2000 Mark beziehen oder bei höherem Jahreseinkommen durch besondere statutarische Bestimmungen einer Berufsgenossenschaft bezw. durch die Ausführungsvorschriften der zuständigen Behörden des Reichs oder der Bundesstaaten der Versicherungspflicht unterworfen werden.[2])

Demnach war für das gesammte pragmatische, sowie das auf Grund der Verordnungen vom 11. Oktober 1848 und 3. Oktober 1857 angestellte nicht pragmatische bayerische Verkehrspersonal das Unfallversicherungsgesetz nicht anwendbar und blieben die für dasselbe hinsichtlich der Entschädigung bei Betriebsunfällen im Dienste bis dahin geltenden Bestimmungen, insbesondere das HPfG., nach wie vor maßgebend.

Um nun die verschiedenartige Behandlung in der Fürsorge, welche zwischen den unter das Unfallversicherungsgesetz fallenden Personen und den in den unfallversicherungspflichtigen Betrieben beschäftigten und von der Unfallversicherung ausgeschlossenen Reichs-, Staats- und Kommunal-

[1]) Entsch. des RG. bei Eger, eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. VIII S. 267.

[2]) Vgl. hiezu, namentlich über den Begriff „mit festem Gehalt und Pensionsberechtigung angestellt", Landmann, Comm. S. 45; Woedtke, Comm. zum UVG., Anm. 3, 4 und 5 zu § 4 UVG. S. 113 und die dort citirte Entsch.; Reger, Entsch. Bd. VIII S. 212; Graef, FG. S. 13 und 38; Piloty Bd. I S. 227.

beamten zu Ungunsten der letzteren Kategorien bestand, thunlichst zu beseitigen und auch für diese letzteren die Anwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes möglichst auszuschließen [1]), sowie die Regelung der Fürsorge für diese sowohl als auch für die der Unfallversicherung bereits unterliegenden Beamten auf dienstpragmatischem Wege herbeizuführen, ist das Reichsgesetz vom 15. März 1886, betr. die Fürsorge für Beamte und Personen des Soldatenstandes in Folge von Betriebsunfällen (sog. Reichsfürsorgegesetz), erlassen worden, welches allen Beamten (nicht bloß den mit festem Gehalte und Pensionsberechtigung angestellten, sondern auch den diätarisch und commissarisch beschäftigten Beamten, namentlich auch solchen unter dem ausdrücklichen Vorbehalt des Widerrufs oder der Kündigung angestellten [2])) der Reichszivilverwaltung, des Reichsheeres und der kaiserlichen Marine, sowie den Personen des Soldatenstandes bei in Folge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles eintretender Dienstunfähigkeit eine sog. Unfallpension von 66⅔ Prozent ihres jährlichen Diensteinkommens, soweit ihnen nicht schon nach anderweiter reichsgesetzlicher Vorschrift ein höherer Betrag zusteht, und im Falle theilweiser Erwerbsunfähigkeit einen Bruchtheil dieser Unfallpension nach Maßgabe der verbliebenen Erwerbsfähigkeit einräumte.

In § 12 des FG. ist nun, da einer Regelung der Unfallfürsorge für die Staats- und Kommunalbeamten im Wege dienstpragmatischer Vorschriften durch das Reich Bedenken sich entgegenstellten und andererseits auch — wenigstens nach Ansicht der Motive zum Fürsorgegesetz [3]) — in den einzelnen Bundesstaaten für die bezeichneten Beamten-Kategorien bereits eine zum Theil über die in dem Reichsfürsorgegesetz gesteckte Grenze hinausgehende Fürsorge bei Unfällen statuirt war, die Bestimmung getroffen, daß, wenn für Staats- und Kommunalbeamte, sowie deren Hinterbliebene durch die Landesgesetzgebung oder statutarische Vorschrift [4]) eine den Vorschriften des § 1—5 des FG. gleichkommende Fürsorge getroffen ist,

[1]) Landmann, Comm. S. 305.

[2]) RG., Bd. 27 S. 91 der Entsch. in Civilsachen.

[3]) Vgl. Landmann, Einleitung zum RFG. S. 304 f.

[4]) Bereits erlassene oder erst ergehende Landesgesetze und statutarische Vorschriften vgl. Landmann Comm. Anm. 2 zu § 12 FG.; f. S. 24 hier.

diesen Personen ein reichsgesetzlicher Anspruch auf Ersatz des durch den Unfall erlittenen Schadens nur nach Maßgabe der §§ 8—10 des Reichsgesetzes zustehe und auf solche Staats- und Kommunalbeamten auch die Vorschriften des Unfallversicherungsgesetzes keine Anwendung finden.

Von diesem der Landesgesetzgebung in § 12 des RFG. eingeräumten Rechte hat nun die bayerische Staatsregierung hinsichtlich des gesammten nicht pragmatischen statusmäßigen Personales der Verkehrsanstalten durch Erlaß der Allerh. Verordnung vom 30. November 1886 Gebrauch gemacht, nachdem sich in der Rechtsprechung bereits Zweifel darüber ergeben hatten, ob die Allerh. Verordnung vom 3. Oktober 1857 eine den Vorschriften des Reichsfürsorgegesetzes adäquate Fürsorge enthalte.[1])

Die Verordnung vom 30. November 1886 traf nun, nachdem sie zuerst die Normalpensionsverhältnisse des vom 1. Januar 1887 zur Anstellung gelangenden statusmäßigen Personals bei eintretender Funktionsunfähigkeit geregelt hatte, hinsichtlich der Unfallpensionen bei Betriebsunfällen in § 6 folgende Bestimmung:

„Insoferne sich nicht aus der Verordnung höhere Ansprüche ergeben, werden die Angehörigen der Kategorien B, C und D des Besoldungsstatus der k. Verkehrsanstalten, wenn sie in Folge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles dauernd dienstunfähig werden oder in ihrer Erwerbsthätigkeit beeinträchtigt worden sind, ferner die Hinterbliebenen solcher den vorbezeichneten Kategorien angehöriger Personen, welche in Folge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles gestorben sind, nach Maßgabe der §§ 1—5 des Reichsgesetzes vom 15. März 1886, betr. die Fürsorge für Beamte und Personen des Soldatenstandes in Folge von Betriebsunfällen, behandelt.

Auf die nach § 2 dieses Reichsgesetzes gewährten Renten finden die Bestimmungen unter Ziff. XXIV §§ 6, 15, 16, 18, 22 und 23 lit. d der Pensionspragmatik vom 1. Januar 1805 sinngemäße Anwendung."

[1]) Vgl. Urtheil des Landgerichts München I vom 13. Febr. 1888 in S. Müller/Fiskus Pr. R. Nr. 1566 und Urtheil des OLG. München in der gleichen Sache vom 2. Juli 1888 BR. Nr. 173.

Der § 8 dieser Verordnung vom 30. November 1886 bestimmt dann weiter:

„Als Beiträge des Personales werden jährlich 3 Prozent des pensionsfähigen Diensteinkommens oder der Pension — ausschließlich der Wittwen- und Waisenpensionen — erhoben."

Diese Verordnung vom 30. November 1886 wurde nun hinsichtlich der Frage, ob durch dieselbe bei Betriebsunfällen dem bedachten Personale eine den Vorschriften der §§ 1—5 des RFG. vom 15. März 1886 adäquate Fürsorge getroffen worden sei, in der Praxis Gegenstand lebhaften Streites.

In einem gegen den k. b. Eisenbahnfiskus von einem beim Eisenbahnbetriebe im Dienste verletzten und als dauernd dienstunfähig nach Maßgabe des § 6 der gedachten Verordnung von 1886 pensionirten statusmäßigen Bediensteten angestrengten Rechtsstreite auf Entschädigung nach dem Reichshaftpflichtgesetze wurde nämlich zuvörderst geltend gemacht, daß die Verordnung vom 30. November 1886, soweit sie sich auf die Unfallpensionen (§ 6) beziehe, überhaupt nicht rechtsgiltig sei, da unter dem Ausdruck „Landesgesetzgebung" in § 12 des RFG., durch welche die Gewährung einer adäquaten Fürsorge geregelt werden könne, nur ein Landesgesetz im engeren (formellen) Sinne, d. h. also für Bayern ein unter Zustimmung der Volksvertretung, des Landtages, zu Stande gekommenes Gesetz, nicht aber eine k. Verordnung, begriffen sei. Sodann wurde weiter gegen die Annahme des Vorliegens einer den Vorschriften in §§ 1—5 des RFG. gleichkommenden Fürsorge vorgebracht, daß die Verordnung vom 30. November 1886 in § 8 Abzüge von den Pensionen zu 3 Prozent statuire, was nach dem Reichsfürsorgegesetze nicht gestattet sei, und endlich, daß in § 6 Abs. 2 der Verordnung auf die Wittwen- und Waisenrenten die Bestimmungen der Ziff. XXIV §§ 6, 15, 16, 18, 22 und 23 lit. d der Pensionspragmatik vom 1. Januar 1805 sinngemäße Anwendung zu finden hätten, was nach dem Reichsgesetze ebenfalls nicht zulässig erscheine.

In dem in dieser Streitsache nun ergangenen zweitinstanziellen Urtheile des k. Oberlandesgerichtes München vom 3. April 1889 (Ber.-R. Nr. 376/1888 in Sachen Pichler/Fiskus) sind die gegen die Giltigkeit der Verordnung vom 30. November 1886 geltend ge-

machten, vorstehend erwähnten Bedenken zurückgewiesen und sowohl ausgesprochen worden, daß unter dem Ausdrucke „Landesgesetzgebung" in § 12 des RFG. auch eine k. Verordnung zu verstehen sei, als auch, daß die auf Grund des § 12 l. c. erlassene bayerische Verordnung vom 30. November 1886 eine den Bestimmungen der §§ 1—5 des genannten Reichsgesetzes gleichkommende Fürsorge getroffen habe.

Auf die Begründung dieses Urtheils näher einzugehen, soll hier unterlassen werden; wir werden auf die Frage bei der Darstellung des geltenden Rechtes (§ 3 dieser Darstellung) zurückkommen.

Dieses Urtheil wurde durch Urtheil des Reichsgerichts vom 26. September 1889[1]) bestätigt.

Nachdem also auf diese Weise durch drei Instanzen ausgesprochen war, daß wenigstens für das im Dienste in Folge eines Betriebsunfalles verletzte statusmäßige Personal selbst durch die Verordnung vom 30. November 1886 eine den Bestimmungen des Fürsorgegesetzes genügende Fürsorge geschaffen sei, wurde die Frage des Vorliegens einer adäquaten Fürsorge hinsichtlich der Hinterbliebenen kurz nach den vorstehend ergangenen Urtheilen streitig.

Die Wittwe und Tochter eines an den Folgen eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles verstorbenen statusmäßigen Bediensteten, welchen Pensionen nach Maßgabe der Verordnung vom 30. November 1886 zugewiesen wurden, klagten nämlich auf volle Entschädigung nach Maßgabe des Reichshaftpflichtgesetzes. In dem in dieser Sache von dem k. Oberlandesgerichte München am 22. Juni 1889 (Pr. R. Nr. 101/1888 I) nun erlassenen Urtheile ist, nachdem die Zulässigkeit der Regelung der Fürsorge für Landesbeamte, wenigstens für Bayern, durch Verordnung wiederholt anerkannt wurde, ausgesprochen, daß bezüglich der Hinterbliebenen des statusmäßigen Verkehrspersonals in § 6 der Verordnung vom 30. November 1886 keine den Bestimmungen des Reichsfürsorgegesetzes adäquate Fürsorge getroffen sei.

Der eine Grund für diese Ansicht wurde darin gefunden, daß hinsichtlich der Berechnung des Diensteinkommens nach der Verordnung vom 30. November 1886 für die sog. Unfallpensionen nicht die Normen des § 7 ds RFG. und des § 42 des Reichsbeamtengesetzes

[1]) Siehe Eger, eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. VII S. 312.

vom 31. März 1873, sondern die landesrechtlichen Normen, welche nur den Hauptgeldbezug, nicht auch, wie § 42 des RBG., die Nebeneinkünfte der Pensionsberechnung zu Grunde legten, Anwendung zu finden hätten; der andere Grund sodann darin, daß die Voraussetzungen, unter denen die Hinterbliebenen-Pensionen nach der Verordnung vom 30. November 1886 gewährt werden, denjenigen nach dem Fürsorgegesetz deßhalb nicht gleichstünden, weil nach der allegirten Verordnung die Bestimmung in §§ 22 und 23 lit. d der IX. Beilage zur VU. auf die Unfallpensionen der Hinterbliebenen analoge Anwendung zu finden habe und demnach beim Genuß einer Präbende oder eines Stipendiums die Pension gegebenen Falles ganz wegfalle, sowie ferner bei Verlegung des Wohnsitzes außerhalb Bayerns der Pensionsfortbezug von Allerhöchster Bewilligung abhängig sei, worin ohne Zweifel eine Beschränkung der Pensionsrechte der Hinterbliebenen nach der Verordnung vom 30. Nov. 1886 gegenüber denjenigen nach dem Reichsfürsorgegesetz liege.

Aber nicht bloß hinsichtlich der Pensionen der Hinterbliebenen, sondern auch hinsichtlich derjenigen der Verletzten selbst wurde durch die letztgenannte Entscheidung des Oberlandesgerichts die Frage nach dem Vorliegen einer dem Fürsorgegesetze gleichkommenden Fürsorge verneint, weil auch hinsichtlich der Pensionen der Verletzten selbst die Verordnung vom 30. November 1886 nur die landesrechtlichen Normen über Berechnung des Diensteinkommens (Berechnung lediglich nach dem Hauptgeldbezug), nicht jene des § 7 des FG. und des § 42 des RBG. im Auge gehabt habe und weil, wie das Urtheil in seiner Begründung bemerkt, nur eine Fürsorge, welche dem einzelnen Bediensteten nach Maßgabe seiner Dienstverhältnisse in allen Richtungen, welche in Frage kommen können, und daher auch in Ansehung seiner sämmtlichen, nach dem Fürsorgegesetz zu berücksichtigenden Angehörigen, in entsprechendem Umfange in Aussicht gestellt sind, der von dem Reichsgesetze getroffenen Fürsorge gleichkommen kann und daher der Mangel oder der geringere Umfang einer den Hinterbliebenen des Bediensteten in Aussicht stehenden Pension auch den Werth der dem Letzteren selbst zukommenden Bezüge verringere.[1])

[1]) Siehe über das Unrichtige dieser Schlußfolgerung unten S. 29 u. 30.

Dieses Urtheil wurde vom Reichsgericht durch Urtheil vom 20. Februar 1890[1]) bestätigt, in welch' letzterem zugleich ausgesprochen ist, daß die Auslegung der bayer. Verordnung vom 30. November 1886 irrevisibel sei.

So war der Zustand geschaffen, daß das Oberlandesgericht München in dem Urtheile vom 3. April 1889 die durch die Verordnung vom 30. November 1886 geschaffene Fürsorge als eine den Bestimmungen des Reichsgesetzes vom 15. März 1886 adäquate hielt und die Anwendung dieser Verordnung bei Entschädigung eines durch einen Betriebsunfall im Dienste verletzten, statusmäßigen Verkehrsbeamten bezw. Bediensteten billigte, während dasselbe Gericht in einem kurz darauf erflossenen Urtheile vom 22. Juni 1889 die Fürsorge der Verordnung vom 30. November 1886 für keine hinreichende, die Anwendung des Reichshaftpflichtgesetzes elidirende erklärte, das Reichsgericht aber über diese Frage, als irrevisibeler Auslegung einer bayerischen Verordnung, einen prinzipiellen Standpunkt nicht einnehmen konnte.

Die nun folgende Rechtssprechung hat sich immer dem letzteren Urtheile des Oberlandesgerichts zugeneigt.

Es bedarf keiner Auseinandersetzung, daß ein solcher Zustand sowohl im Interesse der Verkehrsverwaltung als des betheiligten Personales für die Dauer nicht haltbar war. Es wurde deßhalb die Frage der Unfallfürsorge für das statusmäßige Verkehrspersonal und dessen Hinterbliebene einer Neuregelung unterzogen, deren Ergebniß die Erlassung der Allerh. Verordnung vom 19. März 1891, „die Fürsorge für das nichtpragmatische statusmäßige Personal der k. b. Verkehrsanstalten in Folge von Betriebsunfällen betr.", war. Diese Verordnung lehnt sich fast vollständig an den Wortlaut des Reichsgesetzes vom 15. März 1886 an und bildet, als die nunmehrige Grundlage für die Entschädigungsansprüche des statusmäßigen Verkehrspersonales und dessen Hinterbliebene bei Verletzungen bezw. Tödtungen infolge von Betriebsunfällen, den Gegenstand der nachfolgenden systematischen Darstellung.

Schon vor Erlassung der Verordnung vom 19. März 1891 hatte sich die k. Staatsregierung, um den aufgetauchten Zweifeln über

[1]) Siehe Eger, eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. VIII S. 100.

die Zulässigkeit der Regelung dieser Materie im Verordnungswege ein Ende zu machen, durch § 14 des Finanzgesetzes für die 20. Finanzperiode 1890 und 1891 vom 5. Mai 1890[1]) auf dem Wege des formellen Gesetzes die Ermächtigung zur Erlassung einer derartigen Verordnung ausdrücklich ertheilen lassen.

Hinsichtlich des pragmatischen Verkehrspersonales ist eine landesrechtliche Regelung der Unfallfürsorge nicht erfolgt. Ob und inwieweit daher für dieses Beamtenpersonal bei Betriebsunfällen im Dienste die Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes durch jene des Fürsorgegesetzes ausgeschlossen wurden und in welcher Weise dieselben sowie ihre Hinterbliebenen bei solchen Unfällen entschädigt werden, muß der nachstehenden systematischen Darstellung vorbehalten bleiben.

[1]) Siehe Ges. u. Vdgsbl. 1890 S. 199.

B. Geltendes Recht.

I. Pragmatische Beamte.

§ 2.

„Pragmatischer Beamter" nach der Terminologie des bayerischen Staatsrechts ist ein vom Staatsoberhaupte durch „Anstellungsreskript", d. h. durch persönlichen Willensakt des Königs, nach Maßgabe der Beilage IX zu Tit. V § 6 der VU. vom 26. Mai 1818 (der Dienstespragmatik) zur Dienstleistung für den Staat berufenes Individuum.[1])

Die Kategorien der Verkehrsbeamten, welche mit pragmatischen Rechten angestellt sind, sind in dem „Besoldungsstatus der Beamten und statusmäßigen Bediensteten der k. b. Verkehrsanstalten"[2]) und in dem „Gehalts-Regulative für die pragmatischen Staatsdiener" (Beilage zur Allerh. Vdg. vom 11. Juni 1892, Ges.- und Vdgsbl. 1892 Nr. 29) aufgeführt, so daß sich darüber, ob ein Beamter „pragmatisch" ist oder nicht, im einzelnen Falle wohl Zweifel nicht ergeben können. Fraglich ist bezüglich der Verkehrsbeamten nur einmal geworden, ob die auf Grund der Allerh. Vdg. vom 11. Oktober 1848 im niederen Post- und Eisenbahndienst Angestellten nach Erlangung der dort normirten „Stabilität" zu den pragmatischen Beamten zählen oder nicht. Diese Frage wurde aber in einem Urtheile des früheren Appellationsgerichtes München vom 14. November 1878, i. S. Schott/Fiskus und zwar mit Recht, verneint, indem dort gesagt ist, daß von einer pragmatischen Diensteseigenschaft der nach der Vdg. vom 11. Oktober

[1]) Vgl. hierüber die näheren vorzüglichen Ausführungen bei Seydel, Staatsrecht, Bd. III S. 334 und 335, 343 und 344).

[2]) Siehe **Braun, Besoldungsstatus** ꝛc. S. 24 ff.

1848 in die Rechte der „Stabilität" eingetretenen Bediensteten nicht gesprochen werden könne, indem das von der Regierung durch die genannte Verordnung geschaffene analoge Verhältniß auch nur bezüglich der dadurch gewährten Rechte, welche aber keineswegs sämmtliche den pragmatischen Beamten zustehenden, namentlich auch nicht die durch § 22 der IX. VB. gewährten Rechte umfasse, eine Klage bei vorkommenden Verletzungen durch Administrativ-Verfügungen gewähre.

Auch Seydel in seinem Staatsrechte (Bd. III S. 436) spricht den mit Stabilität Angestellten ebenso wie den „nach Analogie der VB." Angestellten jedenfalls die Rechte des § 22 der VB. (IX) ab, und auch die k. b. Staatsregierung hat den hier in Frage kommenden, auf Grund der mehrmals erwähnten Verordnung vom 11. Okt. 1848 in den Genuß der Rechte der Stabilität gelangten Verkehrsbeamten und Bediensteten nie die Eigenschaft von pragmatischen Staatsdienern zuerkannt. Dieselben kommen daher hinsichtlich ihrer Rechte auf Unfallfürsorge unter der Kategorie der statusmäßigen Beamten und Bediensteten (§ 3 dieser Darstellung) mit zur Besprechung.[1])

[1]) Anderer Meinung ist ein Rechtsgutachten des k. Universitätsprofessors Dr. Berchtold in München vom 24. Juli 1878, welches derselbe in der oben erwähnten Streitsache Schott/Fiskus abgab. In diesem Gutachten ist hinsichtlich des Begriffes „Stabilität" gesagt: „Dem grammatikalischen Begriffe nach bedeute Stabilität soviel als Festigkeit, Dauer. Ein mit Stabilität Angestellter sei also ein auf Dauer, d. h. auf Lebenszeit, Angestellter. Dasselbe ergebe sich auch nach der logischen Interpretation aus der ratio legis, d. h. der Verordnung vom 11. Oktober 1848. Die Absicht derselben sei, wie dort selbst gesagt sei, die bezeichneten Kategorien von Staatsdienern nach Erfüllung der gestellten Bedingungen aus dem gewöhnlichen, blos auf Ruf und Widerruf angestellten subalternen Beamtenpersonal in den Stand der eigentlichen Beamten zu erheben, oder doch als wirkliche Staatsdiener zu behandeln, sie mit den Rechten der wirklichen Staatsdiener zu bekleiden, damit sie analog den wirklichen Staatsdienern eine auf Lebensdauer gesicherte Stellung erlangen. Unter dem Ausdruck „Stabilität" könne also nichts Anderes bezeichnet sein, als die Anstellung auf Lebenszeit. Einer solchen Anstellung auf Lebenszeit erfreuten sich aber nach der Dienstespragmatik (§ 2 der IX. VB.) nur die definitiv angestellten Administrativbeamten. Es habe somit durch den Abs. 2 des Art. II der Vdg. von 1848 den daselbst genannten Kategorien von Staatsbediensteten, was zunächst die Dauer der Anstellung betreffe, die gleiche Berechtigung mit den definitiven wirklichen Administrativbeamten zugesichert werden wollen, sie seien also durch Verleihung der Stabilität offenbar den pragmatisch angestellten Beamten gleich-

Es fragt sich nun, nach welchen gesetzlichen Bestimmungen ein pragmatischer bayerischer Verkehrsbeamter, wenn er infolge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles[1]) dauernd dienstunfähig wird oder in seiner Erwerbsfähigkeit beeinträchtigt und daher aus dem Dienste entlassen worden ist, bezw. im Falle des Todes dessen Hinterbliebene, Entschädigung zu beanspruchen berechtigt ist.

Hinsichtlich zweier Gesetze besteht hier die Möglichkeit der Anwendung, nämlich hinsichtlich des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 oder aber der Bestimmungen der Beil. IX zur Verf.-Urk. bezw. der Hauptlandespragmatik vom 1. Januar 1805. Die Entscheidung hängt von derjenigen über die weitere Frage ab, ob durch die beiden letztgenannten Bestimmungen (Beil. IX zur VU. und HLP.) eine den Vorschriften in § 1—5 des RFG. vom 15. März 1886 mindestens gleichkommende Fürsorge getroffen ist oder nicht. Denn ist Ersteres der Fall, so steht gemäß § 12 des genannten Gesetzes den pragmatischen Verkehrsbeamten und ihren Hinterbliebenen wegen eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles ein reichsgesetzlicher Anspruch auf Ersatz des durch den Unfall erlittenen Schadens nur nach Maßgabe der §§ 8—10 des Reichsfürsorgegesetzes zu, nach diesen aber ist die Anwendung der Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes für solche Beamte und deren Hinterbliebene ausgeschlossen. Die Sache liegt alsdann praktisch so, daß, wenn die Bestimmungen der IX. VB. und der HLP. hinsichtlich der Pensionen

gestellt worden." In diesem Gutachten ist aber übersehen, daß der Begriff des „pragmatischen" Staatsdieners ein formaler ist und sich keineswegs deckt mit der Anstellung auf Lebenszeit; denn auch der im Provisorium (§ 2 der IX. VB.) befindliche Beamte ist, solange vom Staatsoberhaupte das Recht auf jederzeitige einseitige Lösung des Staatsdienstverhältnisses nicht ausgeübt wird, ohne Zweifel pragmatischer Beamter (vgl. auch Seydel, Staatsrecht, Bd. III, Abth. 2, S. 344); sodann ist zum Begriffe des pragmatischen Beamten erforderlich die Berufung durch „Anstellungsreskript", d. h. durch Anstellungsentschließung, welche einen persönlichen Willensakt des Königs darstellt (vgl. Seydel l. c. S. 343), was bei den mit Stabilität Angestellten ebenfalls nicht der Fall war.

[1]) Bezüglich des Begriffs siehe die nachfolgenden Ausführungen in § 4, der, da es sich hier bei den pragmatischen Beamten hauptsächlich um die Frage nach der Anwendung des einen oder anderen Gesetzes handelt, besser dort erörtert wird.

der pragmatischen Beamten und deren Hinterbliebenen eine den Vorschriften der §§ 1—5 des Fürsorgegesetzes gleichkommende Fürsorge treffen, ein pragmatischer Verkehrsbeamter, wenn er im Dienste verunglückt (beim Postbeamten auch, wenn er zugleich beim Betriebe der Post und der Eisenbahn, z. B. in einer Postambulance verunglückt, siehe hierüber § 8 S. 130 hier weiter unten), nicht Entschädigung nach Maßgabe des Reichshaftpflichtgesetzes verlangen kann und ebenso wenig seine Hinterbliebenen, sondern daß ihm und bezw. den Hinterbliebenen dann nur ein Anspruch auf die Normalpension nach der Beil. IX zur VU. und der HLP. zusteht.

Die Frage selbst aber, ob die Fürsorge, welche nach den Bestimmungen der genannten Beil. IX. zur VU. und der HLP. im Falle des Verunglückens im Dienste und der dadurch herbeigeführten Dienstuntauglichkeit gewährt wird, eine den Vorschriften der §§ 1—5 des FG. mindestens gleichkommende sei, ist eine keineswegs leicht zu beantwortende.

Daran dürfte zunächst kein Zweifel bestehen, daß die Worte in § 12 des RFG.: „für welche durch die Landesgesetzgebung ꝛc. eine mindestens gleichkommende Fürsorge getroffen ist", nach ihrer Fassung sowohl die zur Zeit der Emanation des Reichsgesetzes bereits erlassenen als die künftig ergehenden Landesgesetze ꝛc. in sich begreifen; denn sonst müßte es in § 12 l. c. wohl heißen: „für welche durch die Landesgesetzgebung ꝛc. getroffen wird." [1])

Streit besteht jedoch darüber, wann die landesgesetzliche Fürsorge eine der reichsgesetzlichen „gleichkommende" sei.

Es fragt sich in dieser Hinsicht zunächst, ob die durch die Landesgesetzgebung getroffene Fürsorge, um eine der reichsgesetzlichen gleichkommende zu sein, genau, oder besser, wörtlich das enthalten müsse, was das Reichsgesetz statuirt, ob also insbesondere in jedem Falle auch die Heilungskosten nach Landesgesetz zu ersetzen seien; oder ob es nur darauf ankomme, daß sachlich die Gesammtheit der landesgesetzlichen Leistungen nach allen Richtungen der Gesammtheit der dem Verletzten bezw. seinen Hinterbliebenen nach Reichsgesetz zustehenden

[1]) Der gleichen Ansicht sind auch Landmann, Com. Anm. 2 zu § 12 S. 327; ferner Graef, FG. S. 10; Piloty, Bd. I S. 100.

Ansprüche mindestens gleichkommen müsse, so daß also verschiedenartige Leistungen, wie höhere Pension und Zahlung von Heilungskosten mit einander verglichen und kompensirt werden können.

Wir glauben diese Frage im Sinne der zweiten Alternative entscheiden zu sollen. Hiefür sprechen der Wortlaut des § 12 des Fürsorge-Gesetzes sowohl als die über die Fassung desselben im Reichstage gepflogenen Verhandlungen.

Nachdem nämlich in der Kommission beantragt war, die Worte: „eine den Vorschriften der „§§ 1—5 des gegenwärtigen Gesetzes gleichkommende Fürsorge" durch die Worte: „die in den §§ 1—5 des gegenwärtigen Gesetzes angeordnete" zu ersetzen[1]), um die landesrechtliche Fürsorge" wörtlich mit der im Reichsgesetze statuirten in Einklang zu bringen, wurde von dem Vertreter der Bundesregierungen, Staatssekretär v. Böttticher, daraufhin diese Fassung insbesondere mit dem Hinweis bekämpft, daß hiedurch alle jene Landesgesetzgebungen, besonders Bayerns, welche bereits eine höhere Pension zusichern als das Reichsgesetz, jedoch keine Heilungskosten gewähren, genöthigt sein würden, ausdrücklich die Kosten des Heilverfahrens ihren Beamten zuzusichern, worauf dann auf Antrag des Abgeordneten Frhrn. v. Franckenstein die ursprüngliche Fassung der Regierungsvorlage wiederhergestellt wurde.

Damit aber hatte der Reichstag in Uebereinstimmung mit der Auffassung der Regierungen kundgegeben, daß eine sachliche Gleichwerthigkeit der landesgesetzlichen Leistungen genüge[2]); und wenn trotzdem von einem Redner[3]) noch an der gegentheiligen Ansicht festgehalten wurde, so kann diese Aeußerung als in's Gewicht fallend nicht mehr angesehen werden.

Die zweite Streitfrage sodann geht dahin, ob bei der Entscheidung über das Vorliegen einer „gleichkommenden" Fürsorge eines Landesgesetzes die Bestimmungen des letzteren über Pension im Allgemeinen mit den Bestimmungen in §§ 1—5 des Fürsorge-Gesetzes

---

[1]) S. bei Landmann, Comm. z. UVG. Anm. 4 zu § 12 des FG.

[2]) Der gleichen Ansicht Landmann, loc. cit.; ebenso Graef, FG. S. 34; unrichtig Zeller, FG. S. 40.

[3]) S. die Aeußerung des Abgeordneten Struckmann bei Graef, FG. S. 35.

zu vergleichen und, wenn erstere im Durchschnitt den Landesbeamten und ihren Hinterbliebenen günstiger sind, in jedem Falle die aus dem Haftpflichtgesetze abgeleiteten Ansprüche abzuweisen seien; ob also z. B. gesagt werden dürfe, die bayerische Gesetzgebung gewähre einem pragmatischen Beamten im ersten Jahrzehnte seines Dienstes bereits 70%, im zweiten 80% und im dritten Jahrzehnt 90% seines Gehaltes als Pension, demnach einen höheren Prozentsatz als das Fürsorge-Gesetz, und wenn auch vielleicht in dem einen oder anderen Falle die Heilungskosten das Plus der Pension übersteigen, so werde in den meisten Fällen der höhere Prozentsatz der Pension die Kosten des Heilverfahrens doch weit übersteigen, die durch die bayerische Gesetzgebung getroffene Fürsorge gehe demnach durchschnittlich über jene in den §§ 1—5 des FG. hinaus, weßhalb für die bayerischen pragmatischen Beamten, welche in unfallversicherungspflichtigen Betrieben beschäftigt sind, die Anwendung des Haftpflichtgesetzes bei Betriebsunfällen überhaupt ausgeschlossen sei: — oder ob von Fall zu Fall zu entscheiden sei, ob die Fürsorge des Landesrechts jener des Reichsgesetzes gleichkomme [1]).

Auch diese Frage muß unseres Erachtens im Sinne der zweiten Alternative entschieden werden. Dieß dürfte sich aus dem Wortlaute des § 12 des FG. ergeben. § 12 l. c. besagt nämlich, daß Staats- und Kommunalbeamten und deren Hinterbliebenen, „für welche" durch die Landesgesetzgebung ꝛc. eine den Vorschriften des § 1—5 des Reichsgesetzes gleichkommende Fürsorge getroffen ist, kein weitergehender reichsgesetzlicher Anspruch auf Ersatz des durch den Unfall erlittenen Schadens als nach Maßgabe des § 8—10 des Fürsorge-Gesetzes zustehe, und daß „auf solche" Staats- ꝛc. Beamte und deren Hinterbliebene die reichsgesetzlichen Bestimmungen über Unfallversicherung keine Anwendung fänden. Durch diese Fassung ist u. E. aber zum Ausdrucke gebracht, daß es nicht darauf anzukommen habe, ob die Landesgesetzgebung überhaupt und für jeden möglicherweise in Betracht kommenden Beamten eine mindestens gleichkommende Fürsorge gewähre [2]), sondern ob die dem einzelnen Verunglückten bezw.

[1]) Landmann, Comm. z. UVG. Anm. 4 zu § 12 des FG.; Graef, FG. S. 33.

[2]) S. hierüber noch die Anm. 1 auf S. 28 unten.

seinen Hinterbliebenen im concreten Falle auf Grund des Landesrechts zustehende Fürsorge quantitativ und qualitativ mindestens die gleiche sei, wie sie einem Reichsbeamten bezw. dessen Hinterbliebenen in einem gleichen Falle gemäß § 1—5 des FG. zustehen würde. Nicht über die ganze Pensions-Gesetzgebung als solche hat der Richter im Streitfalle zu entscheiden, sondern darüber, ob der Verunglückte bezw. dessen Hinterbliebenen im gegebenen Falle auf Grund des Landesgesetzes nach allen in Betracht kommenden Richtungen hin mindestens ebensogut versorgt seien, wie sie es nach § 1—5 des FG. sein würden. Andernfalls würde es in § 12 des FG. wohl nicht heißen: „Beamten und deren Hinterbliebenen, für welche ... eine gleichkommende Fürsorge getroffen ist", sondern, wie Landmann richtig bemerkt, etwa: „in denjenigen Staaten und Gemeinden, in welchen für Staats- und Kommunalbeamte und deren Hinterbliebene durch die Landesgesetzgebung oder durch statuarische Festsetzung ꝛc. getroffen ist." [1])

Bei dieser Prüfung der Gleichwerthigkeit der landesgesetzlichen Fürsorge mit der reichsrechtlichen im einzelnen Falle hat aber der

[1]) S. Landmann, Comm. z. UVG. Anm. 4 zu § 12 FG.; Graef, FG., S. 34 f.; Piloty, Bd. I S. 239 Anm. 4 in fine. — Die Aeußerungen der einzelnen Redner über die vorliegende Frage bei der 3. Lesung des Gesetzentwurfes im Reichstage zeigen die divergirenden Meinungen in deutlicher Weise. Während der Staatssekretär v. Bötticher den hier festgehaltenen Standpunkt als den der Regierungen vertrat und insbesondere erklärte, daß der auf Grund der landesgesetzlichen Bestimmungen Pensionirte, wenn er seine Pension als nicht äquivalente halte, darthun müsse, diese und diese Ansprüche habe ich aus meinem Pensionsrechte, das Reichsgesetz würde mir das und das zusichern, es besteht mithin eine Differenz zwischen beiden Sätzen, also bin ich durch das Landesgesetz nicht ausreichend abgefunden, während der Landesfiskus nachzuweisen habe, daß gleichwohl der dem Kläger zugesicherte Pensionssatz äquivalent mit den Anforderungen des Reichsgesetzes sei: erwiderte der Abgeordnete Schrader, daß die Sache so nicht liege, sondern daß das Gericht darüber zu entscheiden habe, ob die Gesetzgebung eine mindestens gleichkommende Fürsorge gewähre, daß nicht der Einzelfall, sondern die Gesetzgebung das sei, was zum Beweise verstellt sei (s. Graef, FG. S. 31 f.) Bei dieser Sachlage wird man den Willen des Gesetzgebers in erster Linie aus der Fassung und dem Wortlaute der Gesetzesbestimmung zu erforschen haben, der Wortlaut aber spricht für die hier vertretene Ansicht. Die letztere hat auch das Reichsgericht adoptirt (Urt. vom 26. September 1889 bei Eger, eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. VII S. 315).

Richter nicht nur allein zu untersuchen, ob die landesgesetzlich gewährte Fürsorge ziffermäßig der reichsgesetzlich in Aussicht gestellten wenigstens gleichkomme, wobei, wie schon bemerkt, die Kosten des Heilverfahrens durch eine höhere Pension im einzelnen Falle aufgewogen werden können; sondern er hat die Gleichwerthigkeit nach allen Richtungen, welche in Frage kommen können, insbesondere hinsichtlich der Voraussetzungen, unter welchen die Fürsorge nach beiden Rechten gewährt wird, und hinsichtlich der rechtlichen Verfolgbarkeit der Ansprüche, zu prüfen und so die Ansprüche beider Gesetze miteinander abzuwägen. Denn darüber kann füglich kein Zweifel bestehen, 'daß eine der reichsgesetzlichen ziffermäßig gleichkommende oder dieselbe übersteigende landesgesetzliche Fürsorge eine äquivalente nicht mehr ist, wenn sie nur unter schwereren Voraussetzungen gewährt wird, oder wenn sie nicht auf einem Rechtsanspruche, sondern nur auf einem widerruflichen Gnadenakte beruht [1]).

Der nach obigen Ausführungen aufgestellte Satz, daß der Richter im einzelnen Falle zu prüfen habe, ob die dem Verunglückten bezw.

---

[1]) Insoferne kann man allerdings sagen, wie der Abgeordnete Schrader erklärte (Graef, FG. S. 34), daß das Gericht darüber zu entscheiden habe, ob die Gesetzgebung eine mindestens gleichkommende Fürsorge gewähre, daß also die Gesetzgebung das sei, was zum Beweise verstellt sei. Die Differenz zwischen der Aeußerung des Staatssekretärs v. Böttticher und des Abgeordneten Schrader (s. Graef, S. 34 und 35) wird u. E. wohl dadurch herbeigeführt worden sein, daß ersterer den hier in Frage stehenden Punkt nicht erwähnte und von der Voraussetzung ausging, daß immer nur Streit hinsichtlich des Pensionssatzes besteht, bei der Thätigkeit des Richters also, wie er sich ausdrückte, es sich in der Hauptsache gar nicht mehr um eine Werthschätzung, sondern nur um eine Abwägung von Zahlen handle. Diese Ansicht, welche in einer weiteren Aeußerung v. Böttticher's, daß in Bayern ein Beamter bereits mehr Pension habe als die im Reichstag zugesicherte baare Pension, und daß daher lediglich zu entscheiden sei, ob der Mann in casu concreto durch das Plus der landesgesetzlichen Pension gegenüber dem Anspruch auf Kosten des Heilverfahrens ausreichend entschädigt sei (s. Landmann, Comm., Anm. 3 zu § 12 FG.), wiederkehrt, ist allerdings nicht richtig und insoferne die Aeußerung Schraders dagegen begründet; nicht begründet aber ist letztere Aeußerung insoferne, als damit etwa gesagt sein wollte, daß die ganze Pensionsgesetzgebung überhaupt, d. h. bezüglich aller möglicherweise in Frage kommenden Beamten, nicht bloß bezüglich des Verletzten allein, eine in jeder Richtung äquivalente Fürsorge enthalten müsse (s. oben S. 26).

seinen Hinterbliebenen nach Landesgesetz zustehenden Ansprüche eine den Bestimmungen in § 1—5 des FG. adäquate Fürsorge enthalten, schließt aber keineswegs aus, daß, wenn im einzelnen Falle mehrere Hinterbliebene eines Verunglückten vorhanden sind, diese als solidarisch (oder besser) collectiv aufzufassen sind und daher die Frage, ob im konkreten Klagsfalle die landesrechtliche Fürsorge für die Hinterbliebenen eines Verunglückten eine der reichsgesetzlichen Fürsorge gleichkommende sei, nur für sämmtliche im gegebenen Falle in Betracht kommende Hinterbliebene einheitlich zu beantworten und dann zu verneinen ist, wenn die landesrechtliche Fürsorge in ihrem Gesammtergebniß hinter jener des Reichsgesetzes zurückbleibt.[1])

Hiefür spricht zunächst der Wortlaut des § 12 des FG., welcher sagt: „Staatsbeamten ꝛc. und deren Hinterbliebenen, für welche" . . ., nicht etwa: „Staatsbeamten ꝛc. und denjenigen Hinterbliebenen derselben, für welche . . .[2]), sodann auch die ratio legis, indem es nicht der Wille des Gesetzgebers gewesen sein kann, Personen von gleicher wirthschaftlicher Lage in ein und demselben Falle verschieden zu behandeln und einen Theil der Hinterbliebenen eines und desselben Beamten auf das Landesgesetz zu verweisen und dem andern den Rückgriff auf das Reichshaftpflichtgesetz zu gestatten, während, wenn sie Hinterbliebene eines Reichsbeamten wären, sie nach dem gleichen Gesetze behandelt würden.[3])

---

[1]) S. RGU. vom 20. Februar 1890 bei Eger, eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. VIII. S. 100.

[2]) Auch der in § 12 des FG. in Bezug genommene § 2 desselben stellt zunächst „die Hinterbliebenen" an die Spitze und zählt sie dann einzeln auf, und ebenso sind im Reichsreliktengesetze vom 20. April 1881 (z. B. § 2) die Hinterbliebenen stets zunächst und als kollektive Einheit bezeichnet; s. RG. bei Eger, eisenbahnrechtl. Entsch. VIII S. 100.

[3]) In dem dem Urtheil des Reichsgerichts vom 20. Februar 1890 (Eger, VIII. Bd. S. 100) vorausgegangenen Urtheile des OLG. München vom 22. Juni 1889 (Miehling/Fiskus) (s. S. 18 oben) hat dieses Gericht auch die Ansicht vertreten, daß auch bei der Prüfung der Frage, ob für den Verletzten selbst eine gleichwerthige Fürsorge im konkreten Falle vorliege, berücksichtigt werden müsse, ob den Hinterbliebenen desselben, d. h. denjenigen Personen, welche dieß wären, wenn der Verletzte im Zeitpunkte der Prüfung sterben würde, nach Landesgesetz eine der reichsgesetzlichen äquivalente Fürsorge in Aussicht ge-

Wenn nun auch, wie ausgeführt, die Prüfung der Gleichwerthigkeit einer landesgesetzlichen Fürsorge mit der reichsgesetzlich angeordneten Sache des einzelnen Falles ist, so ist damit, da ja die landesgesetzlichen Pensionsvorschriften feststehen und daher die landesgesetzlich angeordnete Fürsorge naturgemäß alle gleichgelagerten Fälle umfaßt, doch nicht die Möglichkeit, die Entscheidung der Frage in allgemeiner Weise für eine ganze Kategorie von Landesbeamten zu versuchen, ausgeschlossen.

---

stellt sei, da die Fürsorge für die Hinterbliebenen eines Beamten im Interesse des Letzteren erfolge und daher der geringere Umfang einer den Hinterbliebenen eines Beamten in Aussicht stehenden Pension den Werth der dem Letzteren selbst zukommenden Bezüge verringere. Diese Meinung ist u. E. jedoch nicht haltbar. Richtig ist, daß, insbesondere nach bayer. Beamtenrecht, die Gewährung von Pensionen an die Hinterbliebenen nicht nur Gegenstand eines Anspruches für die Hinterbliebenen selbst ist, sondern auch Gegenstand rechtlichen Interesses für das Familienhaupt, und daß der Staat sich nicht nur den Hinterbliebenen, sondern auch dem Beamten gegenüber zu jenen Leistungen verpflichtet, daß also der Beamte selbst einen bedingten und betagten Anspruch auf die seinen Hinterbliebenen zukommenden Pensionen hat (s. § 1 des Art. XXIV der bayer. HLP. vom 1. Januar 1805, Seydel, Staatsrecht, Bd. III, Abth. 2 S. 439, Bd. I S. 270 und das bei Seydel Bd. III l. c. allegirte Urtheil des Reichsgerichts vom 6. Juli 1880). Unrichtig aber ist, daß, wenn nach Landesgesetz die Pension eines fürsorgeberechtigten verletzten Beamten selbst, nicht aber die seiner Hinterbliebenen in einem konkreten Falle der reichsgesetzlichen nicht gleichkommt, dadurch dieses bedingte oder betagte Recht des Beamten auf eine dem Fürsorgegesetz gleichkommende Fürsorge seiner Hinterbliebenen geschmälert wird. Denn wenn der Tod des Beamten eintritt und die dann den Hinterbliebenen zugesprochene landesgesetzliche Pension in irgend einer Beziehung hinter der reichsgesetzlichen zurücksteht, so sind ja den Hinterbliebenen durch § 12 des FG. ihre weitergehenden Ansprüche ausdrücklich aufrecht erhalten. Für eine kollektive Behandlung des Beamten und seiner Hinterbliebenen, wie dies bei den letzteren der Fall, spricht aber weder der Wortlaut des Gesetzes, der vielmehr den Verletzten und die Hinterbliebenen überall getrennt behandelt, noch auch die für die kollektive Behandlung der Hinterbliebenen angeführte ratio legis, daß es nicht etwa in der Absicht des Gesetzes gelegen sein könne, den Verunglückten selbst möglicherweise nach anderen Gesetzen zu behandeln, als seine Hinterbliebenen; denn hier stehen sich nicht, wie etwa im Falle des Vorhandenseins mehrerer Hinterbliebener, Personen von gleicher wirthschaftlicher Lage, welche aber trotzdem verschieden behandelt werden, gegenüber, sondern Personen von wirthschaftlich wesentlich verschiedener Lage.

Wenn wir nun diese Entscheidung hinsichtlich der in der Beil. IX zu Tit. V § 6 der bayer. VU. vom 26. Mai 1818 und in Art. XXIV der HLP. vom 1. Januar 1805 für die pragmatischen bayerischen Beamten gegebenen Pensionsbestimmungen treffen wollen, so ist vor Allem außer Zweifel, daß eine den reichsgesetzlichen Bestimmungen in § 1—5 des FG. gleichkommende Fürsorge nicht vorliegt bezüglich derjenigen pragmatischen Beamten, welche nicht das sog. Definitivum erlangt haben.

Nach § 2 der IX. VB. ist nämlich die erste Anstellung im Staatsdienste 3 Jahre hindurch provisorisch, gewährt während dieser Zeit die nachstehenden (d. h. die in § 3—28 dortselbst näher angeführten) Vortheile nicht und wird erst mit deren Ablauf definitiv. Der noch im Provisorium befindliche Staatsdiener hat daher einen Rechtsanspruch auf Pension nach Maßgabe der IX. VB. nicht und wenn ihm im Falle des Verunglückens im Dienste die gleiche Pension wie dem definitiven Staatsdiener auch zuerkannt würde, so läge darin doch keine mit einem Rechtsanspruch verbundene und mit Klage verfolgbare, sondern nur eine gnadenweise und jederzeit widerrufliche Zuwendung. Daß aber eine solche auf keinem Rechtsanspruch basirende Unfallentschädigung, auch wenn sie ihrem Betrage nach vollkommen der nach Reichsfürsorgegesetz zu gewährenden Entschädigung entspricht oder diese übersteigt, keine im Sinne des § 12 des FG. den Bestimmungen in § 1—5 dortselbst, welche ein mit Klage verfolgbares Recht auf Unfallentschädigung gewähren, adäquate Fürsorge enthält, dürfte außer Zweifel stehen.[1])

Denn würde man eine solche nicht auf einem Rechtsanspruch fußende Entschädigung ebenfalls für eine gleichkommende Fürsorge halten, so stünde es im Belieben der Verwaltung des Staates, durch Gewährung einer solchen Unfallentschädigung gemäß § 12 des FG. die Anwendung der Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes für einen solchen Beamten auszuschließen und nach Ablauf der zweijährigen Verjährungsfrist des Haftpflichtgesetzes die Entschädigung wiederum einzuziehen, so daß der Beschädigte jetzt thatsächlich ohne Unterstützung wäre. Wenn nun auch dieser Fall sich nicht leicht ereignen

[1]) S. auch Landmann, Anm. 3 zu § 12 des FG. S. 329.

würde, die Möglichkeit desselben ist jedenfalls nicht zu bezweifeln und diese Möglichkeit allein genügt, das Vorhandensein einer dem Fürsorgegesetz gleichkommenden Fürsorge zu verneinen.

Für die noch nicht definitiv angestellten bayerischen pragmatischen Verkehrsbeamten sind demnach die Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes nicht außer Anwendung gesetzt.

Aber auch hinsichtlich der definitiven pragmatischen Verkehrsbeamten wird die fortdauernde Anwendung des Haftpflichtgesetzes bei der Frage nach der Entschädigung wegen eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles zu bejahen sein.

Was nämlich zunächst die Pension des Verletzten selbst betrifft, so erhält der definitive pragmatische Staatsdiener gemäß §§ 7, 18 und 22 der IX. VB. im ersten Jahrzehnte des Dienstes $^{7}/_{10}$ oder 70%, im zweiten Jahrzehnt $^{8}/_{10}$ oder 80% und nach dem Eintritt in das dritte Jahrzehnt für die ganze Folgezeit $^{9}/_{10}$ oder 90% seines pragmatischen Gehaltes als Pension, also an und für sich eine höhere Quote, als der Reichsbeamte nach Reichsfürsorgegesetz zu fordern hat, da nach § 1 des letzteren bloß $66\,^{2}/_{3}$% als Maximum gewährt werden. Gleichwohl aber ist in vielen Fällen dieser höhere Prozentsatz in seinem Resultate doch nicht der nach Reichsfürsorgegesetz sich berechnenden Pensionssumme gleichkommend und deßhalb auch die Aeußerung des Staatssekretärs v. Böttticher bei der 3. Berathung des Fürsorgegesetzes[1]), nämlich daß in Bayern der am ersten Tage seiner Dienstzeit (?) verletzte Beamte schon einen Anspruch auf eine Pension von 70% seines Diensteinkommens habe, daß er also mehr habe, als die in diesem Reichsgesetze zugesicherte baare Pension, und daß daher lediglich zu entscheiden sei, „ob der Mann in casu concreto durch das Plus, was er gegenüber den Dispositionen dieses Gesetzes an Pension bezieht, ausreichend entschädigt ist für den weiteren auch von uns ihm concedirten Anspruch auf Gewährung der Heilungskosten", wenigstens hinsichtlich des bayerischen pragmatischen Verkehrspersonales in den meisten Fällen unzutreffend. Denn wenn auch der nach § 1 des FG. zu leistende Ersatz der Heilungskosten unter Um-

[1]) Stenogr. Bericht S. 1090, Landmann Comm. Anm. 3 zu § 12 des FG. S. 328.

ständen durch die höhere Pension aufgewogen werden kann, so hängt andererseits der Umfang einer Pension — wie dieses das mehrfach erwähnte oberlandesgerichtliche Urtheil i. S. Miehling/Fiskus vom 22. Juni 1889 in näherer Weise ausführt[1]) — nicht bloß von der Höhe des Prozentsatzes ab, zu welchem sie aus dem Diensteinkommen des betreffenden Beamten berechnet wird, sondern auch von der Größe des in Computation zu ziehenden (pensionsfähigen) Einkommens; dieses ist aber gemäß § 7 des FG. und dem dort in Bezug genommenen § 42 des Reichsbeamtengesetzes vom 31. März 1873[2]) ein anderes als nach den Bestimmungen der B. IX zur VU. Denn nach § 42 l. c. umfaßt das der Berechnung der Unfallpension zu Grunde liegende Einkommen nicht bloß den Hauptgehalt, sondern auch den Wohnungsgeldzuschuß[3]), sowie auch die den bayerischen Verkehrsbeamten gewährten Emolumente[4]), während nach B. IX z. VU. bloß der pragmatische (im Gehaltsregulativ vom 11. Juni 1892 festgesetzte) Gehalt als pensionsfähiges Einkommen anzusehen ist. Wenn daher beispielsweise ein zur Kategorie A III des „Besoldungsstatus der Beamten und statusmäßigen Bediensteten der k. b. Verkehrsanstalten" gehöriger pragmatischer Verkehrsbeamter im 12. Jahre seiner pragmatischen und im 5. Jahre seiner Dienstzeit in der Kategorie A III, (z. B. ein Bahnverwalter) in Folge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles dienstunfähig wird, so berechnet sich seine Pension auf Grund der §§ 7 u. 22 lit. d der IX. VB. auf $^8/_{10}$ aus 3360 Mark = 2688 Mark, während nach §§ 1 u. 7 des FG. — abgesehen von den Kosten des Heilverfahrens — seine Pension 66 $^2/_3$ % aus:

3360 Mark pragmatischem Gehalt,
300 Mark Wohnungsgeldzuschuß,
480 Mark Emolumenten (Funktionszulage)

Sa. 4140 Mark = 2760 Mark betragen würde, so daß also

[1]) S. auch RG. bei Eger, eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. VIII S. 14.

[2]) Reichsgesetzbl. S. 61, Weber, Vdgsammlung Bd. IX S. 717.

[3]) Von der nächsten (22.) Finanzperiode 1894/1895 an: „nicht pragmatische Gehaltszulage" genannt, gemäß Allerh. Vdg. vom 11. Juni 1892.

[4]) Funktionszulagen, gemäß Dienstbefehl der Gen.-Dir. der k. b. Staatseisenbahnen Nr. 61 vom 1. Juli 1892 und Dienstbefehl der Gen.-Dir. der k. b. Posten und Telegraphen Nr. 42 vom 11. Juli 1892.

ziffermäßig die landesrechtliche Fürsorge hinter der des Fürsorge-Gesetzes in diesem Falle zurückbliebe.

Dieses Verhältniß wird sich allerdings zu Gunsten der Pension nach der IX. VV. wenden, je höher der pragmatische Gehalt durch Vorrückung in eine höhere Gehaltsklasse oder in eine höhere Kategorie des Besoldungsstatus sich beziffert.

Aber gleichwohl kann, selbst wenn die Pensionshöhe nach der IX. VV. sich größer berechnet als nach Fürsorge-Gesetz, die Entschädigung nach der ersteren Bestimmung doch nicht als adäquate Fürsorge angesehen werden. Denn nach Art. XXIV § 22 der HVP. vom 1. Januar 1805 ist der Genuß der Pension eines pragmatischen bayerischen Beamten im Auslande, d. h. in jedem Lande außerhalb Bayerns, von besonderer Königlicher Genehmigung abhängig[1]), hierin aber liegt eine wesentliche Beschränkung des Pensions-Bezugsrechtes gegenüber dem Anspruche nach dem Fürsorge-Gesetze, so daß hiewegen schon von einer adäquaten Fürsorge nicht mehr gesprochen werden kann, wie unten (S. 35 u. 36) noch näher gezeigt wird.

Was sodann die Hinterbliebenen eines in Folge eines Betriebsunfalles getödteten bayerischen pragmatischen Verkehrsbeamten anlangt, so steht die diesen gemäß den Bestimmungen des Art. XXIV der HVP. vom 1. Januar 1805 zu gewährende Fürsorge ebenfalls hinter der Fürsorge gemäß den Bestimmungen des Fürsorgegesetzes zurück.

Es kann nämlich keinem Zweifel unterliegen, daß die ungünstiger gestalteten Voraussetzungen des Pensionsbezuges nach Landesrecht gegenüber den Voraussetzungen nach Reichsrecht das Vorliegen einer gleichkommenden Fürsorge nach den ersteren Bestimmungen ausschließen. Denn eine solche ungünstigere Gestaltung dieser Voraussetzungen kann, wie das Urtheil des OLG. München i. S. Miehling c. Fiskus mit Recht bemerkt, nicht dadurch ausgeglichen werden, daß landesrechtlich die Pensionshöhe günstiger bemessen ist; man möge verschiedenartige Leistungen, wie Pensionszahlung und Krankenverpflegung, gegen einander wettschlagen, aber Umstände, welche die Frage, ob eine Pension gewährt wird, ungünstiger beeinflussen, könnten dadurch nicht

[1]) Seydel, Bd. III Abth. 2 S. 438.

aufgewogen werden, daß die Pension, wenn sie gewährt werde, eine ergiebigere sei; die Personen, welche nach Reichsrecht versorgungsberechtigt wären, nach Landesgesetz aber überhaupt nicht oder doch nur unter schweren Voraussetzungen eine Pension beanspruchen können, hätten keinen Vortheil davon, daß die Pension, welche sie nicht erhalten oder deren Fortbezug landesrechtlich ein gefährdeter ist, einen größeren Umfang habe.

Als solche Voraussetzungen des Pensionsbezuges aber, welche geeignet sind, die landesrechtliche Unfallfürsorge gegenüber der reichsrechtlichen als minderwerthig erscheinen zu lassen, sind in dem öfter allegirten Urtheile des OLG. i. S. Miehling/Fiskus bezüglich der Hinterbliebenen die Bestimmungen in §§ 22 und 23 lit. d des Art. XXIV der HLP. vom 1. Januar 1805 angesehen worden.

In § 22 l. c. ist nämlich der Genuß einer Pension im Auslande, worunter hier unstreitig jedes Land außerhalb Bayerns zu verstehen ist, von einer besonderen höchsten Bewilligung abhängig gemacht und nach § 23 lit. d l. c. können die Pensionen von Wittwen und Kindern pragmatischer Staatsdiener in demselben Betrage in Wegfall kommen, zu welchem die Pensionsberechtigten eine Präbende oder ein Stipendium genießen.

Daß diese Vorschriften — so führt das mehrmals citirte oberlandesgerichtliche Urtheil i. S. Miehling/Fiskus aus — falls ihre thatsächlichen Voraussetzungen gegeben sind, die Pensionsrechte einschneidend alteriren, kann wohl nicht verkannt werden. Die Wittwe, welche ihren Wohnsitz außerhalb Bayerns nimmt, habe von da ab keinen Rechtsanspruch mehr[1]) auf die bisher bezogene Wittwenpension, und ein Stipendium, welches ein Kind erhält, verdränge dessen Pensionsrechte. Es gehe auch nicht an, eine aus Staatsmitteln fließende Präbende als vollwerthiges Surrogat der vom Staate der Wittwe eines verunglückten Beamten geschuldeten Fürsorge im Sinne des § 12 des FG. zu erachten; im Sinne dieser Bestimmung könnten sachlich ungleichartige, in Fürsorge für die Relikten eines solchen

[1]) Vgl. dagegen allerdings Seydel, welcher die Bestimmung in § 22 l. c. als nicht mehr geltend erachtet; Bd. III. Abth. 2 S. 439 seines Staatsrechts.

Beamten gesetzlich angeordnete Leistungen in Komputation gezogen werden, Leistungen aber, welche, wie Präbenden und Stipendien, aus einem ganz anderen rechtlichen Grunde erfolgen, könnten als Bethätigung solcher Fürsorge von vornherein nicht in Betracht kommen. Ebenso verhalte es sich mit der Vorschrift in § 22 l. c., denn hier werde der Verlust des Pensionsanspruches schon durch einfache Verlegung des Wohnsitzes außerhalb Bayerns statuirt, während in dem § 19 des in § 7 des RFG. allegirten Reichsgesetzes vom 20. April 1881 nur der Verlust des Indigenates auch den Verlust der Wittwen- bezw. Waisengelder zur Folge habe. Dieser Verlust des Indigenates könne aber dem Wesen und der Möglichkeit des Eintrittes nach nicht mit der Verlegung des Wohnsitzes außerhalb der Landesgrenze gleichgestellt werden. Denn das Indigenat könne fortbestehen nicht nur bei Verlegung des Wohnsitzes über die Grenzen des engeren Heimathlandes, sondern auch des deutschen Reiches hinaus.[1])

Neben diesen eben angeführten Gründen des erwähnten Urtheils, denen man die Berechtigung nicht wird absprechen können, spricht aber u. E. auch noch ein weiterer Grund dafür, daß die Pensionen der Hinterbliebenen eines pragmatischen Beamten auf Grund der Hauptlandespragmatik vom 1. Januar 1805 den nach Reichsfürsorgegesetz den Hinterbliebenen zu gewährenden nicht gleichkommen.

Der § 2 des Art. XXIV der HLP. gewährt nämlich der Wittwe ein Fünftel des pensionsfähigen Einkommens des Mannes, wenn derselbe in Dienstes-Aktivität gestorben ist, also 20 Prozent, als Pension; den gleichen Prozentsatz statuirt auch § 2 Abs. 1 Ziff. 2a des RFG. Da aber das der Berechnung der Pension zu Grunde zu legende Diensteinkommen nach letzterem Gesetze höher ist, indem es, wie schon bemerkt, bei pragmatischen Verkehrsbeamten auch die nichtpragmatischen Zulagen umfaßt, so wird die ziffermäßige Höhe der Pension einer Wittwe nach § 2 des Art. XXIV der HLP. stets hinter jener des § 2 Abs. 1 Ziff. 2a des FG. zurückbleiben. Und auch für den Fall, daß der Mann infolge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles dauernd dienstunfähig und deshalb pensionirt

[1]) §§ 13 und 21 des RG. über Erwerbung und den Verlust der Staatsangehörigkeit vom 1. Juni 1870.

wird, dann aber nach Eintritt seiner Pensionirung, jedoch nachgewiesenermaßen an den Folgen des Unfalles, verstirbt, ist die Wittwe hinsichtlich ihrer Pension auf Grund der Hauptlandespragmatik schlimmer gestellt als auf Grund des Reichsfürsorgegesetzes. In diesem Falle würde nämlich die Wittwe nach Art. XXIV § 3 der HLP. nur ein Fünftel oder 20 Prozent der Pension ihres Mannes als Rente erhalten, während sie nach § 2 Abs. 1 Ziff. 2a des FG. auch für diesen Fall 20 Prozent des zuletzt in der Aktivität bezogenen Diensteinkommens des Verstorbenen erhielte. Diese letztere Behauptung findet nun allerdings im Reichsfürsorgegesetze keinen wörtlichen Ausdruck, kann aber hinsichtlich ihrer Richtigkeit u. E. gleichwohl nicht mit Recht in Zweifel gezogen werden. Denn § 2 Abs. 1 Ziff. 2a sagt bloß: „Die Rente beträgt: a) für die Wittwe ꝛc. 20 Prozent des jährlichen Diensteinkommens des Verstorbenen ꝛc.", wollte also nur das im Dienste, d. h. in der Aktivität, zuletzt bezogene Einkommen als der Berechnung der Wittwenpension zu Grunde zu legende Einkommen angesehen wissen, nicht aber im Falle einer vor dem Tode noch erfolgten Pensionirung des Verunglückten, dessen Unfallpension. Wäre das Letztere der Fall gewesen, so hätte bei dem im Fürsorge-Gesetz konsequent festgehaltenen Unterschied zwischen Pension und Diensteinkommen [1]) der Wortlaut des § 2 Abs. 1 Ziff. 2a ohne Zweifel dahin festgestellt werden müssen: „a) für die Wittwe ꝛc. 20 Prozent des jährlichen Diensteinkommens oder der Unfallpension des Verstorbenen." Man darf das Gegentheil der hier vertretenen Auffassung auch nicht daraus folgern, daß nach § 8 des in § 7 des FG. als auch für die Unfallpensionen im Allgemeinen Anwendung findend in Bezug genommenen Reichsbeamten-Reliktengesetzes vom 20. April 1881 die Pension der Wittwe, ebenso wie in dem hier zur Frage stehenden Falle nach § 3 des Art. XXIV der HLP., nach der Pension des Mannes berechnet wird. Denn § 7 des RFG. bezeichnet die Bestimmungen des Reichsbeamten-Reliktengesetzes nur insoweit hinsichtlich der Unfallpensionen der Hinterbliebenen als zur Anwendung kommend, als Abweichungen hievon

[1]) z. B. § 1 verbis: „erhält als Pension $66^2/_3$ seines jährlichen Diensteinkommens."

durch das Fürsorgegesetz nicht bestimmt sind. Gerade aus der Bestimmung in § 2 Abs. 1 Ziff. 2a des FG. und § 7 dortselbst, wonach das der Berechnung der Renten der Hinterbliebenen zu Grunde zu legende Diensteinkommen nach § 42 des RBG. vom 31. März 1873 festgestellt werden soll, geht aber hervor, daß die Vorschrift des § 8 des Reliktengesetzes für die Unfallpensionen der Wittwen außer Anwendung gesetzt werden wollte.

Noch ungünstiger wie für die Wittwe, gestaltet sich die Höhe der Pension auf Grund der Hauptlandespragmatik gegenüber dem Fürsorgegesetze für die Kinder.

Nach § 4 des Art. XXIV l. c. erhält nämlich ein Kind als einfache oder vaterlose Waise einen Fünftheil und als doppelte Waise drei Zehntheile der Wittwenpension als Unterhalts- oder Erziehungsbeitrag, während nach § 2 Abs. 1 Ziff. 2b des FG. die Rente für jedes Kind, soferne die Mutter lebt, 75 Prozent der Wittwenrente, und soferne die Mutter nicht lebt, die volle Wittwenrente beträgt. Das Verhältniß stellt sich demnach so, daß eine einfache vaterlose Waise nach der Hauptlandespragmatik ein Fünftel oder 20 Prozent der Wittwenrente = 4 Prozent des Diensteinkommens des Vaters, nach Fürsorgegesetz aber 75 Prozent der Wittwenrente = 15 Prozent des Diensteinkommens des Vaters, und eine Doppelwaise nach der Hauptlandespragmatik drei Zehntel oder 30 Prozent der Wittwenpension = 6 Prozent des Dienstkommens des Vaters, nach Fürsorgegesetz aber die volle Wittwenpension oder 20 Prozent des Diensteinkommens des Vaters erhält. Berücksichtigt man dann hiebei wieder den Umstand, daß die Berechnung des Diensteinkommens des Vaters auch hier zufolge des in § 7 des FG. angezogenen § 42 des RBG. vom 31. März 1873 geschieht, also einen viel höheren Betrag als nach §§ 2 und 4 des Art. XXIV der HLP. umfaßt, so springt sofort in die Augen, daß die Differenz der Waisenrenten nach den Bestimmungen der Hauptlandespragmatik und denen des Reichsfürsorgegesetzes eine sehr bedeutende, und zwar wiederum zu Gunsten des letzteren Gesetzes, ist.

Diese Differenz kann auch nicht dadurch ausgeglichen werden, daß gemäß § 8 des Art. XXIV l. c. die Pension der Kinder in der Regel bis zum Schlusse des **20.** Lebensjahres oder einer früheren Versorgung dauert, während sie nach § 2 Abs. 1 Ziff. 2b des FG.

nur bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres oder einer etwaigen früheren Verheiratung währt. Denn wenn auch die Möglichkeit besteht, daß die geringere Pensionsquote des § 4 Art. XXIV der HLP gegenüber der nach § 2 Abs. 1 Ziff. 2b des FG. durch eine um zwei Jahre länger dauernde Gewährung die Höhe der Letzteren im Gesammtresultate erreicht und sogar etwas übersteigen kann — ein Fall der nach den thatsächlichen Verhältnissen nur eintreten kann bei einem höheren, dem 18. Lebensjahre sich stark nähernden Alter der Waisen [1]) — so kann hierin gleichwohl ein Ersatz für das Zurückbleiben der Fürsorge der Hauptlandespragmatik hinter der des Fürsorgegesetzes nicht gefunden werden. Denn man mag bestimmte ungleichartige Größen mit einander kompensiren, wie höhere Rente und Heilungskosten, aber nicht eine auf eine geringere Zeit bemessene höhere Rente mit einer auf eine längere Zeit, auf einen dies incertus an, in Aussicht gestellten geringeren Rente, nicht einen unbedingten Anspruch mit einem bedingten. Derjenige, dem eine höhere Rente zu einer gegebenen Zeit gebührt, hat keinen Vortheil davon, daß ihm eine niedriger bemessene Rente gewährt wird, die, wenn er noch längere Zeit lebt, in ihrem Gesammtbetrage die Höhe der für kürzere Zeit reichlicher bemessenen erreicht. Die Ausstellung eines solchen „Wechsels auf die Zukunft" kann die Gewährung einer sofortigen höheren Pension nicht ersetzen.

---

[1]) Beispiel: Ein Beamter der Kategorie A III mit einem Diensteinkommen von

3360 Mark Gehalt
300 Mark Wohnungsgeldzuschuß
480 Mark Funktionszulage

Sa. 4140 Mark

hinterläßt bei seinem in Folge eines Betriebsunfalles eingetretenen Tode zwei Doppelwaisen im Alter von 14 und 16 Jahren. Jede derselben erhielte nach HLP. $^3/_{10}$ der Wittwenpension oder 6 Prozent des Gehaltes des Vaters (3360 Mark) = 201 Mark 60 Pfg., und zwar die jüngere Waise bis zum zurückgelegten 20. Lebensjahre für 6 Jahre = 1209 Mark 60 Pfg., die ältere für 4 Jahre = 806 Mark 40 Pfg. im Ganzen. Nach Fürsorgegesetz würde jede Waise erhalten 75 Prozent der Wittwenrente oder 20 Prozent des Diensteinkommens aus 4140 Mark, demnach 828 Mark pro Jahr, die jüngere Waise demnach bis zum vollendeten 18. Jahre für 4 Jahre = 3312 Mark, die ältere für 2 Jahre = 1650 Mark, also beide bedeutend mehr als nach HLP.

Auch der weitere Umstand, daß gemäß § 9 des Art. XXIV der HLP. den Söhnen und Töchtern gewisser höherer Beamten überhaupt, sowie gemäß § 11 l. c. bei legal nachgewiesenen physischen Gebrechen und dadurch bedingter Erwerbslosigkeit auch den Kindern der übrigen nicht in § 9 l. c. genannten pragmatischen Beamten der Unterhaltsbeitrag über das 20. Lebensjahr hinaus bis zu ihrer Versorgung oder, wenn sie gar keine Versorgung finden, bis zu ihrem Tode belassen wird, kann die zu Ungunsten der landesrechtlichen Fürsorge bestehende Differenz hinsichtlich der Waisenrenten nicht ausgleichen. Denn einmal wird diese eben genannte Pensionsgewährung gemäß §§ 9 und 11 des Art. XXIV l. c. über das 20. Lebensjahr hinaus nur den Kindern gewisser Beamtenklassen bedingungslos zu Theil, nicht auch denen der übrigen pragmatischen Beamten, und soweit sie diesen letzteren zu Theil wird, nur unter der erschwerenden Voraussetzung des Vorliegens eines jeden Selbsterwerb ausschließenden physischen Gebrechens; und dann trifft auch hier das oben Gesagte wieder zu, daß eine solche bedingte Einräumung eines seiner Dauer nach längeren Anspruches kein Ersatz ist für einen unbedingten auf kürzere Zeit gegebenen höheren Anspruch.

Nun könnte man zu Gunsten der Gleichwerthigkeit der landesrechtlichen Fürsorge auch noch den Umstand anführen, daß die Pensionen der Hinterbliebenen eines pragmatischen Staatsdieners in der Regel nicht auf den in der Beil. IX der VU. bezw. in der Hauptlandespragmatik bestimmten Betrag sich beschränken, sondern diesen Hinterbliebenen auch noch Pensionsbeträge durch den mit Allerhöchster Verordnung vom 31. August 1865 genehmigten „allgemeinen Unterstützungsverein für die Hinterbliebenen der k. b. Staatsdiener und einer hiemit verbundenen Töchterkasse“ gewährt werden.[1])

Die nach §§ 16 bis 23 und 30 der revidirten Satzungen den Wittwen und Waisen zu gewährenden Unterstützungen können aber gleichwohl bei der Entscheidung der hier gegenständigen Frage nach dem Vorliegen einer landesrechtlichen adäquaten Fürsorge nicht in Betracht kommen.

[1]) Siehe über diesen allgemeinen Unterstützungsverein ꝛc. näher Hock, Handbuch der gesammten Finanzverwaltung im Königreich Bayern, III. Bd. S. 510 ff.

Denn wenn auch der Unterstützungsverein und die damit verbundene Töchterkasse unter staatlicher Aufsicht stehen und zufolge § 14 des Finanzgesetzes vom 21. April 1884 und § 5 der unterm 13. September 1889 Allerhöchst genehmigten Satzungen für die vom 6. April 1888 ab zur Anstellung gelangenden pragmatischen Beamten Zwangsbeitritt besteht, und wenn auch ferner dem Unterstützungsverein zufolge Allerhöchsten Landtagsabschiedes vom 10. Juli 1865 ein Fondsvermögen aus Staatsmitteln zugewiesen wurde und für den Unterstützungsverein und die Töchterkasse jeweils jährliche Zuschüsse aus Staatsmitteln geleistet werden: so ist der Verein gleichwohl ein Privatverein und setzt sich das Vereinsvermögen, aus dem die Pensionen und Alimentationen der Hinterbliebenen bestritten werden, doch hauptsächlich aus den Pflichtbeiträgen der ordentlichen Mitglieder und den jährlichen Beiträgen der Ehrenmitglieder sowie den Beitragsnachzahlungen der ordentlichen und Aversaleinlagen der Ehrenmitglieder zusammen, also aus Beiträgen der Beamten, deren Hinterbliebene die Unterstützungen beziehen, selbst. Da aber die nach Fürsorgegesetz den Hinterbliebenen der Reichsbeamten zu gewährenden Pensionen und Renten zu ihrem ganzen Betrage aus der Reichskasse fließen, ohne daß hiewegen vorher irgend ein Beitrag bezahlt oder eine vermögensrechtliche Leistung von Seiten des Beamten selbst gemacht worden sein muß, so können bei der Frage nach der Gleichwerthigkeit der landesrechtlichen Fürsorge auch nur die aus der Staatskasse den Hinterbliebenen der Beamten ohne jede vorherige Leistung ihrerseits zukommenden Pensionsbeträge in Betracht und Computation gezogen werden.

Nach den bisherigen Ausführungen und auf Grund derselben müssen wir deßhalb an der Ansicht festhalten, daß die Bestimmungen der Beil. IX zur VU. bezw. des Art. XXIV der HLP. vom 1. Januar 1805 für die bayerischen pragmatischen Verkehrsbeamten und ihre Hinterbliebenen keine den Bestimmungen in §§ 1—5 des RFG. gleichkommende Fürsorge enthalten, für diese Beamten demnach gegebenen Falls die Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 nach wie vor zur Anwendung zu kommen haben. Denn wenn auch, wie erwähnt (s. S. 26 u. 27), die Frage nach dem Vorliegen einer adäquaten Fürsorge in jedem konkreten Klagfalle zu prüfen ist, so finden die für Verneinung dieser Frage hinsichtlich der pragmatischen

Beamten von uns bisher angeführten Gründe gleichwohl auf alle einzelnen Fälle gleichmäßige Anwendung und ist deßhalb auch die Verneinung der Frage in prinzipieller Weise, wie hier geschehen, möglich.

Dabei wird nun zu beachten sein, einmal daß das Reichshaftpflichtgesetz sich hinsichtlich der Verkehrsanstalten nur auf den Eisenbahnbetrieb, nicht auch auf den Post- und Telegraphenbetrieb erstreckt, und dann daß ein Betriebsunfall im Sinne des Haftpflichtgesetzes, wie in § 3 S. 85 dieser Abhandlung noch näher erörtert wird, nicht identisch ist mit dem Betriebsunfall im Sinne des Fürsorgegesetzes, da ein Unfall im Sinne des Haftpflichtgesetzes zwar immer ein solcher im Sinne des Fürsorgegesetzes, aber nicht umgekehrt, ist.

Verunglückt deßhalb beispielsweise ein pragmatischer Telegraphen-ingenieur bei Herstellung einer Staatstelegraphenleitung im Dienste, so liegt zwar ein Betriebsunfall im Sinne des Reichsfürsorgegesetzes vor, aber der Verunglückte bezw. seine Hinterbliebenen werden nur nach den Normen der IX. VB. und der Hauptlandespragmatik Pensionen erhalten, da weder das Haftflichtgesetz noch gemäß § 4 des UVG. vom 4. Juli 1884 und § 4 Abs. 2 des AG. hiezu vom 28. Mai 1885 das Unfallversicherungsgesetz, noch gemäß § 1 des RFG. dieses letztere hier zur Anwendung kommen kann.

Wenn aber dagegen z. B. bei Entgleisung eines Eisenbahnzuges ein in demselben in dienstlicher Eigenschaft befindlicher pragmatischer Eisenbahnbeamter oder ein in der dem Zuge angehängten Postambulance dienstlich beschäftigter pragmatischer Postbeamter verletzt oder getödtet wird, ein Betriebsunfall im Sinne des Haftpflichtgesetzes also vorliegt, so werden die genannten verletzten Beamten bezw. ihre Hinterbliebenen gegen den bayer. Staat als Betriebsunternehmer Anspruch auf Grund des Haftpflichtgesetzes zu erheben berechtigt sein, da, wie gezeigt, die Bestimmungen der bayerischen Pensionsnormen für pragmatische Beamte und ihre Hinterbliebenen keine der in §§ 1—5 des RFG. enthaltenen Fürsorge mindestens gleichkommende Fürsorge enthalten, deßhalb auch nicht gemäß § 12 des FG. ein weiterer reichsgesetzlicher Anspruch (hier auf Grund des Haftpflichtgesetzes) auf Ersatz des durch den Unfall erlittenen Schadens für diese Beamten ausgeschlossen ist.

II. Statusmäßige Beamte und Bedienstete.

§ 3.

Begriff; maßgebende Normen und deren Giltigkeit als im Verordnungswege erlassen.

Für die Beamten und Bediensteten der k. b. Verkehrsanstalten ist ein Besoldungsstatus aufgestellt mit folgenden Kategorien:

I. Pragmatische Beamte (Status A);
II. Nichtpragmatische Beamte (Status B und C);
III. Statusmäßige Bedienstete (Status D).

Die nicht pragmatischen Beamten der Kategorien B und C, sowie die Bediensteten der Kategorie D dieses Besoldungsstatus werden unter dem Ausdruck „nicht pragmatisches statusmäßiges Personal" verstanden.

Zum nicht pragmatischen statusmäßigen Personal gehören daher alle in einer der unter Kategorie B, C und D bezeichneten Dienstesfunktionen angestellten Organe der k. b. Verkehrsanstalten.

Die Behandlung dieser Personen bei Aufhören der Dienstleistung in Folge der durch die normalen Dienstverhältnisse hervorgerufenen Dienstunfähigkeit ist verschieden, je nachdem dieselben auf Grund der (in § 1 bereits erwähnten) Verordnung vom 11. Oktober 1848 angestellt wurden und Stabilität erlangt haben, oder auf Grund der Verordnung vom 3. Oktober 1857 in analoger Anwendung der Beil. IX. der VU. oder endlich der Verordnung vom 30. November 1886 zur Anstellung gelangten.

Die Fürsorge für diese Beamten und Bediensteten sowie ihre Hinterbliebenen für den Fall aber, daß sie im Dienste einen Betriebsunfall erleiden, ist nunmehr einheitlich geregelt durch die im Hinblick auf § 12 des RFG. erlassene Allerhöchste Verordnung vom 19. März 1891.

Ueber die Zulässigkeit dieser Regelung im Verordnungsweg sind bereits nach Erlaß der Verordnung vom 30. November 188 der Vorgängerin der Verordnung vom 19. März 1891, Zweifel auf getaucht und auch in einem in allerjüngster Zeit anhängig gewesene Streitfalle ist die Giltigkeit der Verordnung vom 19. März 189 bestritten worden.

Es wurde nämlich einmal aus den Worten in § 12 des FG. „für welche durch die Landesgesetzgebung oder durch statutarische Fest setzung ꝛc." der Schluß gezogen, daß für Landesbeamte die Schaffung einer den Bestimmungen des Reichsfürsorgegesetzes gleichkommende Fürsorge nur im Wege des formellen Gesetzes, nicht auf dem de Verordnung, zulässig sei. Sodann aber wurde geltend gemacht, daß wenn auch das Reichsgesetz vom 15. März 1886 die Regelung im Verordnungswege nicht ausschließe, sondern die Entscheidung diese Frage lediglich dem betreffenden Landesrecht überlasse, die Erlassung einer diesbezüglichen Verordnung doch für Bayern unzulässig sei da es sich bei Regelung der vorliegenden Materie um gesetzliche Be stimmungen über Eigenthum der Staatsangehörigen handle, zum Erlas solcher Bestimmungen aber gemäß Tit. VII § 2 der b. VU. die Zu stimmung des Landtages erforderlich sei.

Beide Einwendungen aber sind u. E. nicht begründet.

Bezüglich des ersteren Einwandes kommt in Betracht, daß § 12 des RFG. unter dem Ausdruck „Landesgesetzgebung" einen bestimmten Begriff nicht verbinden wollte. Wie aus den Motiven[1]) zum Ent wurfe des Gesetzes klar hervorgeht, handelte es sich bei der Regelung der Unfallfürsorge für die Reichsbeamten ꝛc. um eine Regelung auf dienstpragmatischem Wege und deshalb auch hat sich der Reichs gesetzgeber jeder Einmischung in die Kompetenz der Bundesstaaten und Kommunen hinsichtlich der Landes- und Kommunalbeamten ent halten, die Regelung dieses Gegenstandes vielmehr den einzelnen Staaten und Kommunen überlassen und nur in § 12 des FG. die im Falle einer solchen landesgesetzlichen Regelung erforderliche Außer kraftsetzung weiterer reichsgesetzlicher Ansprüche für solche Landes- und

[1]) S. Reichstag, 6. Legislaturperiode II. Session 1885/86, Sammlung der Drucksachen Bd. I Nr. 5 S. 8—10; Graef, FG. S. 3 f; Zeller, FG Einleitung S. 7.

Kommunalbeamte verfügt. Daraus aber ergibt sich, daß, wie das Reichsgericht zutreffend ausgesprochen hat[1]) der Reichsgesetzgeber unter dem Ausdrucke „Landesgesetzgebung" nichts anderes verstanden habe, als die zur Regelung der einschlägigen Materie nach den verfassungsrechtlichen Normen der einzelnen Bundesstaaten zuständigen Regierungsfaktoren.

Die Frage der Giltigkeit der Verordnung vom 19 März 1891 richtet sich demnach lediglich nach bayerischem Staatsrechte.

Aber auch der aus dem letzteren hergeleitete, oben bereits erwähnte Einwand gegen die Zulässigkeit der Regelung der vorliegenden Materie im Verordnungswege ist u. E. nicht begründet.

Es mag zugegeben werden, daß das Wort „Eigenthum" in Tit. VII § 2 der VU. nicht in dem engbegrenzten Sinne des civilrechtlichen Eigenthumsbegriffes aufzufassen ist, sondern daß hierunter Vermögensrechte überhaupt zu verstehen sind[2]); aber damit ist noch nicht gesagt, daß Tit. VII § 2 für jede von der Staatsgewalt ausgehende und Vermögensrechte der Unterthanen betreffende Bestimmung schon die Zustimmung des Landtages erfordere; dies ist vielmehr nur der Fall für Bestimmungen, welche sich als „allgemeine Gesetze" der bezeichneten Art darstellen, d. h. für Feststellung von Gesetzen im materiellen und eigentlichen Sinne des Wortes.[3]) Gesetze im materiellen Sinne sind aber Willensakte des Herrschers, welche eine für die Unterthanen verbindliche Rechtsvorschrift enthalten.[4]) Begrifflich ist daher dem Gesetze wesentlich, daß sich dasselbe an die Allgemeinheit wendet und objektives Recht in der Form des Befehles begründet.[5]) Den Gegensatz dazu bildet die Verordnung im materiellen Sinne, welche keinen Rechtssatz schafft, sondern eine

[1]) RG. vom 26. Sept. 1889 bei Eger, eisenbahnrechtl. Entscheidungen Bd. VII S. 312.

[2]) Seydel, Staatsrecht, Bd. III Abth. 2 S. 558 ff., insbesondere S. 562.

[3]) Seydel, l. c. S. 572 f.

[4]) Seydel, l. c. S. 546: Laband, Staatsrecht des deutschen Reiches, Bd. 1 § 54 S. 512 ff.

[5]) Seydel, Bd. III Abth. 2 S. 548, Laband, Bd. I § 54 S. 512 ff.; l. 7 D. 1, 3: „Legis virtus haec est: imperare, vetare, permittere, punire."

Anordnung auf dem Gebiete der Verwaltung, eine Ausübung der freien Regierungsthätigkeit ist und deren Anwendungsgebiet das von den Gesetzen den Verwaltungsbehörden freigelassene Gebiet der staatlichen Fürsorge ist.[1]) Die Vorschriften der Staatsgewalt über die Entlohnung der Staatsdiener und über die Fürsorge für dieselben und deren Hinterbliebenen gegen die wirthschaftlichen Folgen der durch Alter oder Unfall eingetretenen Dienstunfähigkeit oder des Todes bilden nun einen Theil einer solchen staatlichen Fürsorge, einer solchen freien Verwaltungsthätigkeit[2]), und sie richten sich nicht an die Allgemeinheit, sondern an die Behörden mit der Weisung, in den betreffenden Fällen in der bestimmten Weise zu verfahren, sind also keine Gesetze im materiellen Sinne, sondern Verordnungen im materiellen Sinne, die zu ihrer Erlassung nach oben Ausgeführtem der in Tit. VII § 2 der VU. erwähnten Zustimmung des Landtages nicht bedürfen. Der Umstand, daß gerade in Ansehung der pragmatischen Beamten in Bayern die Regelung der Gehalts- und Pensionsverhältnisse im Wege des (formellen) Gesetzes erfolgt sei, berechtigt aber noch nicht zu dem Schlusse, daß die Regelung dieser Verhältnisse im Wege des (formellen) Gesetzes erfolgen müsse. Denn Tit. VII § 2 der VU. hat nicht die Bedeutung eines Verbotes, Vorschriften, die nicht im Gebiete des materiellen Gesetzes liegen, unter Zustimmung des Landtages zu erlassen; die Bestimmung dortselbst will nur den Wirkungskreis des Landtages dem Könige gegenüber einschränken, nicht aber ihm verwehren, seinerseits von diesen Schranken abzusehen.[3]) Hat er das Letztere in einem Falle gethan, so kann er einseitig die erlassene Bestimmung nicht mehr abändern oder außer Kraft setzen[4]); dagegen ist ihm nicht benommen, anderweite Vorschriften oder die gleichen Vorschriften für andere Beamtenkategorien, wie hier der Fall, einseitig ohne den formellen Weg des Gesetzes zu treffen.[5])

[1]) Laband. l. c. S. 590 § 58.
[2]) Seydel, Bd. III Abth. 2 S. 419.
[3]) Seydel, Bd. III Abth. 2 S. 577.
[4]) Seydel, Bd. III Abth. 2 S. 578.
[5]) Für die Zulässigkeit der Festsetzung der Gehalte und Pensionen im Wege der Verordnung spricht in Bayern auch die konstitutionelle Uebung und sind gerade die beiden Verordnungen vom 11. Okt. 1848 und 3. Okt. 1857

Bezüglich der Frage nach der Giltigkeit der Verordnung vom 19. März 1891 muß aber jeder Zweifel beseitigt erscheinen durch die Bestimmung in § 14 des Finanzgesetzes vom 5. Mai 1890, wonach der Umfang der dem nicht pragmatischen statusmäßigen Personal der k. Verkehrsanstalten bei Betriebsunfällen zu gewährenden Fürsorge sich nach den hiewegen im Verordnungswege zu erlassenden Bestimmungen richte.[1]) Denn der Beirath und die Zustimmung des Landtages liegen jedenfalls auch dann vor, wenn, wie hier, der Landtag sich einverstanden erklärt hat, die Regelung gewisser Verhältnisse dem Verordnungswege zu überlassen.[2]) Auf Grund dieser gesetzlichen Ermächtigung in § 14 des Finanzgesetzes vom 5. Mai 1890 nun wurden die Bestimmungen der Verordnung vom 30. November 1886 hinsichtlich der Unfallfürsorge des in Rede stehenden Personales außer Kraft gesetzt und jene in der Verordnung vom 19. März 1891 enthaltenen erlassen.

Die letzteren nun sollen im Nachstehenden näher dargelegt werden.

§ 4.

Voraussetzung des Entschädigungsanspruches; Begriff des Betriebsunfalles.

Voraussetzung für die Geltendmachung eines Anspruches auf Grund des Reichfürsorgegesetzes vom 15. März 1886 bezw. der K. B. Allerhöchsten Verordnung vom 19. März 1891 ist, daß ein nichtpragmatischer statusmäßiger Beamter oder Bediensteter der k. b. Verkehrsanstalten in einem der Unfallversicherung unterliegenden Betriebe der k. Verkehrsanstalten beschäftigt ist und im Dienste, d. h. bei dieser Beschäftigung, einen Betriebsunfall erleidet.[3])

über die Gehalts- und Pensionsverhältnisse der Eisenbahnbediensteten hiefür das beste Beispiel; s. auch noch Seydel Bd. III Abth. 2 S. 448.

[1]) S. die Bemerkung S. 20 oben. Diese Bestimmung in § 14 des Finanzgesetzes vom 5. Mai 1890 ist die Folge einer Anregung des Abgeordneten Jos. Geiger in der 136. öffentl. Sitzung der Kammer der Abgeordneten vom 26. Februar 1890; s. die Aeußerungen desselben in den stenograph. Berichten Bd. V S. 270.

[2]) Seydel, Bd. III Abth. 2 S. 583.

[3]) § 1 des RFG.; § 1 der Vdg. v. 19. März 1891.

Zu den der Unfallversicherung unterliegenden Betrieben der k. b. Verkehrsanstalten gehören aber der gesammte Betrieb der Eisenbahn-[1]), der Post- und Telegraphenverwaltung[2]), der Bodenseedampfschifffahrt-[3]) und der Donau-Main-Kanal-Verwaltung.[4])

I. Was nun den Ausdruck „Betrieb", der nach dem Fürsorgegesetz der gleiche ist, wie nach dem Unfallversicherungsgesetze, anlangt, so ist nirgends in den Gesetzen eine Begriffsbestimmung dieses Ausdruckes enthalten. Er ist in den Unfallversicherungsgesetzen sowohl zur Bezeichnung des Unternehmens[5]) als auch der Thätigkeit in demselben gebraucht.

In letzterer Beziehung ist darunter eine Gesammtheit fortgesetzter Handlungen[6]) zu einem einem einheitlichen[7]), wirthschaftlichen[8]), erlaubten[9]) Zweck zu verstehen.[10])

Alle diese Merkmale sind auch bei den hier in Frage stehenden

---

[1]) § 1 Ziff. 1 des AG. vom 28. Mai 1885.

[2]) § 1 Ziff. 1 l. c.

[3]) § 1 Ziff. 3 l. c. (Binnenschifffahrt); Piloty, Bd. 1 S. 291.

[4]) § 1 Abs. 3 des UVG. vom 6. Juli 1884 (Unternehmen, bei welchen elementare Triebwerke zur Anwendung kommen. — S. Gesetz v. 4. März 1852, die Aufbringung des Bedarfs für Erwerbung des Ludwig-Donau-Main-Kanals betr. (Weber, Ges.- u. Vdg.-Sammlg. Bd. IV S. 333); Allerh. Vdg. vom 15. Juni 1852, die Verwaltung und den Betrieb des Ludwig-Donau-Main-Kanals betr. (Weber IV S. 490); Vdg. vom 17. Juli 1886, die Verwaltung und den Betrieb der k. b. Verkehrsanstalten betr. (Ges.- u. Vdg.-Bl. S. 437; Kanalordnung vom 9. Januar 1842 (Weber III S. 413); Piloty I S. 280 f; A. N. I S. 103 und 342; Landmann, Commentar, Anmerkung 11 zu § 1 des UVG.

[5]) § 1 des AG.; § 95 des UVG. (Unternehmer der Betriebe); A. N. II S. 23; Woedtke, Comm., Anm. 16 zu § 1 des UVG. 4. Aufl. S. 89.

[6]) D. h. eine Arbeitsthätigkeit von verhältnißmäßiger Continuität und unbestimmter Dauer.

[7]) Gegensatz: verschiedenartige, nicht mit einander in Wechselbeziehung stehende Zwecke.

[8]) Direkt oder indirekt auf die Beschaffung bezw. Verwendung materieller Mittel zur Befriedigung menschlicher Bedürfnisse gerichtet.

[9]) D. h. nicht verbotenen.

[10]) S. Rosin, das Recht der Arbeiterversicherung, Bd. 1 § 33 S 209. Piloty, Bd. I. S. 195; Seydel, Staatsrecht Bd. V Abth. 1 S. 263.

Betrieben der bayerischen Verkehrsanstalten vorhanden, und wenn dieselben, was insbesondere den wirthschaftlichen Zweck anlangt, diesen Zweck nicht ausschließlich, ja sogar nicht in erster Reihe verfolgen, so ist derselbe dabei doch nebenher verfolgt und dieses genügt zum Begriffe des Betriebes.[1])

Bezüglich des Eisenbahn-, Post- und Telegraphenbetriebes bedient sich der § 1 des Ausd.-Ges., abweichend von der sonstigen Ausdrucksweise der Unfallversicherungsgesetze, nicht des Begriffes „Betrieb", sondern des Ausdruckes: „Der gesammte Betrieb der Eisenbahn-, Post- und Telegraphen verwaltungen." Damit will aber ein Zweifaches gesagt sein, einmal nämlich, daß die unter einer einheitlichen Verwaltung stehenden Betriebe als ein einheitlicher Betrieb aufzufassen sind[2]), und sodann, daß nicht nur die auf den letzten Zweck der Eisenbahn, Post und Telegraphie, nämlich der Personen- und Güterbeförderung, sowie der Nachrichtenvermittelung von Ort zu Ort, gerichteten Thätigkeiten und die diesem Zwecke unmittelbar dienenden Anlagen und Einrichtungen, sondern die Gesammtheit der unter gemeinsamer Verwaltung entfalteten, dem Betriebszwecke unmittelbar oder mittelbar dienenden Thätigkeit und die hiefür bestehenden Anlagen und Einrichtungen zum Betriebe gehören.[3])

Welches nun diese Thätigkeiten sind und worin diese Anlagen und Einrichtungen bestehen, muß der Entscheidung des Einzelfalles überlassen bleiben. Das Gesetz selbst[4]) bestimmt nur, daß die von den Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverwaltungen für eigene

---

[1]) Piloty, I S. 286; Seydel, Bd. V Abth. 1 S. 266.

[2]) S. Piloty I S. 287; Rosin Bd. I § 37 S. 236. — Post- und Telegraphenbetrieb bilden demnach in Bayern einen einheitlichen Betrieb, aber nicht deshalb, weil sie unter demselben Unternehmer, dem bayer. Staat, sondern unter derselben Verwaltung stehen.

[3]) Piloty I S. 288, 256; s. auch Eger, HPfG. Comm. 3. Aufl. S. 8 Anm. zu § 1: „alle diejenigen Funktionen, welche erforderlich sind, um den Transport im vollen und ordnungsmäßigen Gange zu erhalten" und „alle Handlungen, welche vorbereitend, durchführend oder abschließend auf dem Bahnkörper oder seinen Schienen anzusehen sind."

[4]) § 1 Ziff. 1 des Ausd.-Ges.

Rechnung ausgeführten Bauten[1]) zu dem gesammten Betrieb dieser Verwaltungen gehören sollen.[2])

Im Einzelnen mag noch Folgendes bemerkt werden: Unter dem Begriffe „Eisenbahn" im Sinne des Ausdehnungsgesetzes vom 28. Mai 1885 ist das gleiche zu verstehen, wie nach Haftpflichtgesetz; der von dem Reichsgerichte für das letztere aufgestellte Begriff ist auch von dem Reichsversicherungsamte für das Unfallversicherungsrecht adoptirt worden. Nach der Definition des Reichsgerichts aber ist „Eisenbahn" ein Unternehmen, gerichtet auf wiederholte Fortbewegung von Personen oder Sachen über nicht ganz unbedeutende Raumstrecken auf metallener Grundlage, welch' letztere vermöge ihrer Konsistenz, Konstruktion und Glätte die Beförderung großer Gewichtsmassen bezw. eine verhältnißmäßig bedeutende Schnelligkeit der Bewegung ermöglicht und welche durch diese Eigenart in Verbindung mit den zur Bewegung benutzten Naturkräften eine verhältnißmäßig gewaltige Wirkung zu erzeugen fähig ist.[3])

Demnach ist es für den Begriff der Eisenbahn gleichgiltig, ob dieselbe dem allgemeinen oder nur einem lokalen Verkehr oder nur dem Verkehr mit bestimmten anderen Betrieben (sog. Anschluß- und Industriegeleise) dient[4]), ob dieselbe schmalspurig oder normalspurig

---

[1]) Und zwar Bauten aller Art, mögen dies Neubauten, Erweiterungs- oder Ergänzungsbauten, Erd-, Wasser- oder Hochbauten sein (Motive S. 8, Woedtke Comm. Anm. 9 zu § 1 des Ausd.-Ges).

[2]) Aber nur die von dem Unternehmer eines schon bestehenden Eisenbahnbetriebes für Zwecke des letzteren errichteten Bauten, nicht aber jene Bauten zu dem Zwecke, um erst nach Fertigstellung des Baues auf demselben eine Eisenbahn zu betreiben; A. N. V S. 323. Deshalb gehört der z. Z. in Durchführung begriffene doppelgeleisige Ausbau eines Theils des bayer. Staatseisenbahnnetzes zum Betrieb der bayer. Staatseisenbahnen und fällt unter § 1 Z. 1 des Ausd.-Ges., ebenso der Bau neuer Bahnstrecken, welcher den Zweck hat, dem bereits bestehenden Betriebe eine Ausdehnung und Erweiterung zu geben.

[3]) RG. Bd. I S. 247; A. N. II S. 192, 182, 184; III S. 270; Piloty I S. 290, Woedtke Comm. Anm. 7 zu § 1 des Ausd.-Ges. — Eger, Comm. z. HPG. S. 42 ff. — Siehe auch die Motive zu § 1 Ausd.-Ges. S. 254 und Piloty I S. 269.

[4]) A. N. III S. 38 und 301 (normalspurige Anschlußgeleise); Eger Comm. S. 49 und 46, Piloty I S. 290. — Nach dem jüngst (Dezember 1893

ist[1]) und ob sie mit Dampf, Elektrizität, thierischer[2]) oder Menschenkraft betrieben wird, oder ob die eigene Schwere der Transportgefäße und ihrer Lage die bewegende Kraft ist.[3])

In Gemäßheit des oben[4]) über den Ausdruck „gesammter Betrieb der Eisenbahn- ꝛc.-Verwaltungen" Gesagten gehören zum Betrieb der bayerischen Eisenbahnen beispielsweise die sämmtlichen zur Produktion, Aufbewahrung und Reparatur der Betriebsmaterialien und der Betriebsmittel dienenden Anlagen, die Maschinen- und Reparaturwerkstätten, Gasanstalten und Beleuchtungseinrichtungen, Schwellenimprägniranstalten, die Torfgewinnungsanstalt, die Materialien-Depôts, die Billeten-Druckerei, ferner der ganze Bahnbewachungs- und Unterhaltungsdienst[5]), Eisenbahn-Feuerwehren[6]), der Eisenbahn-Telegraphen- und Signaldienst, die Arbeiten auf den Güterböden, wie Wiegen, Sichten, Aufstellen der Güter, sowie deren Ver- und Entladung, endlich auch der Schalterdienst und der Bureaudienst[7]),

erschienenen „statistischen Bericht der k. b. Verkehrsanstalten im Verwaltungsjahre 1892" (S. 23 und 24) waren in Bayern im Jahre 1892 vorhanden: 302 Anschlußbahnen, d. h. solche, welche an die normalspurigen Strecken der k. b. Staatseisenbahnen anschließen und nicht dem öffentlichen Verkehre dienen, sondern zur Benützung durch einzelne Personen oder Unternehmungen bestimmt sind, mit einer Gesammtlänge von 188,92 km. Hievon werden betrieben von der k. b. Staatseisenbahnverwaltung 42,26 km normalspurige Anschlußbahnen mit Dampfkraft und 2,94 km mit Pferdekraft.

[1]) Schmalspurig ist in Bayern die Linie Eichstätt Bahnhof—Eichstätt Stadt mit 5,17 km, von der Staatseisenbahnverwaltung betrieben (s. stat. Bericht S. 21).

[2]) S. S. 50 Note 4 am Schluß.

[3]) RG. I S. 247.

[4]) S. S. 49 und 50 oben.

[5]) Auch die Bebauung und Bepflanzung der Eisenbahnböschungen, Vorplätze und Gartenanlagen; A. N. VIII S. 201, Handbuch der Unfallversicherung S. 407 und 408.

[6]) S. insbes. die Entsch. des RGer. Bd. 27 S. 31, welche auch insbes. über die Bedeutung des Begriffes der „Betriebsbeschäftigung" von Interesse ist. — A. N. IV S. 346, VII S. 202; Handbuch der Unfallversicherung S. 53 und 63

[7]) Bezüglich des Schalter- und Bureaudienstes sagen die Motive, sowie die Aeußerungen des Regierungsvertreters bei den Kommissionsberathungen (s. Woedtke, Anm. 5 zu § 1 des Ausd.-Ges. und Landmann, Anm. 3 zu § 1 l. c.) allerdings: „. . . im Gegensatz zu dem gefahrlosen Dienste beim Reinigen der Zimmer, im Bureau, am Schalter." Diese Aeußerungen sind

soweit der letztere noch einen Bestandtheil des technischen Betriebes bildet, wie dies insbesondere bei der Thätigkeit in den Betriebsbureaus der Fall sein wird.

In ähnlicher Weise gehören zum gesammten Betrieb der Post- und Telegraphenverwaltung neben dem Eisenbahn- und Fuhrwerksbetrieb der Post und dem gesammten Beförderungs- und Bestellungsdienst[1]) auch alle jene mit der Post- und Telegraphenverwaltung verbundenen, den bei der Eisenbahnverwaltung bestehenden ähnlichen Anlagen und Hilfseinrichtungen, wie z. B. Telegraphen-Werkstätten, Materialverwaltungs-Depôts, Druckerei, ebenso der Post-Schalter- und Bureaudienst, letzterer unter der gleichen Voraussetzung wie bei der Eisenbahnverwaltung.

Zu den Telegraphenbetrieben gehören auch die Telephonbetriebe.[2])

Während nun Eisenbahn-, Post- und Telegraphenbetrieb ohne Rücksicht darauf, ob der Betrieb gewerbsmäßig erfolgt oder nicht, der Unfallversicherung unterliegt, ist dies bei der Binnenschifffahrt

nicht vollkommen richtig, und hängen mit der Ansicht zusammen, daß es auf die Gefährlichkeit der Beschäftigung des Einzelnen ankomme, was jedoch nicht der Fall ist. Hierüber weiter unten. — S. auch Piloty, I S. 288 Anm. 2. Dagegen A. R. IV S. 346 (eigenthümliche Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes) und Rosin I § 44 S. 282, ebenso Verwaltungsgerichtshof, Bd. VII S. 305. — Die Verletzung mit der Coupirzange am Billetenschalter wird beispielsweise wohl ohne Zweifel eine Verletzung beim Betriebe sein. — Soweit allerdings der Bureaudienst in einem Zusammenhange mit dem Betriebe im technischen Sinne überhaupt nicht steht, z. B. der Schreiberdienst in den Bureaus der Verwaltungsstellen, gehört er nicht mehr zum Betriebe der Eisenbahn; Woedtke, Comm., Anm. 3 zu § 1 Unfallversicherungsgesetz und A. R. I S. 3 und S. 343. — Dagegen Piloty I S. 224.

[1]) S. über den Betrieb der bayer. Post: Seydel, Bd. V Abth. 2, S. 528.

[2]) Gesetz über das Telegraphenwesen des deutschen Reichs vom 26. April 1892, § 1: „. . . . Unter Telegraphenanlagen sind die Fernsprechanlagen mit inbegriffen" Vor Erlaß des Reichstelegraphengesetzes war dies zweifelhaft: dafür: Seydel, Staatsrecht Bd. V Abth. 1 S. 326; Urtheil des RGer. in Strafsachen vom 20. Februar 1889 bei Eger, eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. VII S. 87. — Dagegen: Piloty, Bd. I S. 286. — Auch die Motive (S. 8) zu § 1 des Ausd.-Ges. erwähnen bereits die Telephonleitungen, allerdings als besonderen Zweig der Post- und Telegraphenverwaltung, also in dem Sinne, wie Piloty l. c. meint, s. Woedtke, Comm., Anm. 6 zu § 1 Ausd.-G.

nur beim Vorhandensein der Gewerbsmäßigkeit des Betriebes der Fall.[1]) Es muß deshalb für die Bodenseedampfschifffahrt des bayerischen Staates das Moment der Gewerbsmäßigkeit des Betriebes ebenfalls vorhanden sein. Und in der That treffen die Merkmale des Gewerbebegriffes auf diesen Betrieb zu. Nach Seydel[2]) ist Gewerbe im weitesten Sinne jede erlaubte, auf Erwerb gerichtete und berufsmäßig ausgeübte Privatthätigkeit. Daß damit zugleich öffentliche und gemeinnützige Zwecke verbunden werden, schließt den Begriff der Gewerbsmäßigkeit nicht aus. Daß es sich insbesondere bei der Bodenseedampfschifffahrt des bayerischen Staates sogar in erster Linie um eine Erwerbsthätigkeit, eine fiskalische Thätigkeit, handelt, geht daraus hervor, daß die Binnenschifffahrt auf dem Bodensee nicht Monopol ist, sondern mit der Privatschifffahrt auf dem Bodensee konkurrirt.[3]) Gerade dieser Umstand ist aber entscheidend für die Frage, ob ein Staatsbetrieb ein gewerblicher ist oder nicht.[4])

Der Binnenschifffahrtsbetrieb begreift nur die auf den Transport zu Wasser gerichtete Thätigkeit.[5]) Da jedoch gemäß § 12 des Ausd.-Ges. alle versicherungspflichtigen Anlagen[6]), welche Bestandtheile eines Binnenschifffahrtsbetriebes sind, dem Ausdehnungsgesetze unterliegen sollen, so sind die der Bodenseedampfschifffahrt dienenden Anlagen wie die Werft, Reparaturwerkstätte, Hafenbeleuchtungsanstalten, als

---

[1]) § 1 Ziff. 3 des Ausd.-Ges., Piloty, Bd. I S. 252, 290; Rosin, Bd. I § 37 S. 238.

[2]) Seydel, das Gewerbepolizeirecht nach der Reichsgewerbeordnung in Annalen 1881 S. 569 und Staatsrecht Bd. V Abth. 2 S. 656. — Rosin, Bd. I § 37 S. 237 und 238. — Piloty, Bd. I S. 252 und 290. — Motive zum Ausd.-Ges. S. 9 bei Woedtke, Comm., Anm. 12 zu § 1 Ausd. Ges. — A. N. II S. 160, III S. 51; V S. 718. — Bezügl. der bayer. Verkehrsanstalten noch Seydel, Bd. V Abth. 2 S. 511 ff., insbes. S. 518.

[3]) Internationale Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee vom 22. September 1867 und Ministerialbekanntmachung dazu vom 4. März 1868 (Regierungsblatt S. 385), Art. 1.

[4]) Seydel in den Annalen l. c. S. 572.

[5]) S. Piloty, I S. 291.

[6]) S. hierüber Rosin, Bd. I § 35 S. 228 und § 40 S. 248; Piloty I S. 261, 264; Woedtke, Comm., Anm. 30 zu § 1 des UWG. — Landmann, Comm., Anm. 1 zu § 12 des Ausd.-Ges. und die dort citirten Motive.

Nebenbetriebe des Binnenschifffahrtsbetriebes mit demselben versicherungspflichtig.[1]) Bauten dagegen, welche von der Bodenseedampfschifffahrtsverwaltung — ebenso wie von der Donau-Main-Kanalverwaltung — in Regie ausgeführt werden, gehören nicht, wie dies bezüglich der Regiebauten der Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverwaltungen ausdrücklich im Gesetze bestimmt ist, zu dem Betriebe dieser Verwaltung, sind aber auch nicht Nebenbetriebe dieser letzteren, da sie nicht Betriebe der in § 1 Abs. 6 des UVG. bezeichneten Art sind und daher nicht Nebenbetriebe eines dem Unfallversicherungsgesetze[2]) oder dem Ausdehnungsgesetze hiezu[3]) unterliegenden Hauptbetriebes sein können.[4]) Dagegen sind diese Bauten selbstständige, der Unfallversicherung auf Grund des § 1 des Bau-UVG. unterliegende Betriebe und ist daher das hiebei beschäftigte statusmäßige Personal gemäß § 1 des FG. und der Verordnung vom 19. März 1891 ebenfalls fürsorgeberechtigt.

Daß der Betrieb ein gewisses Maß von Gefährlichkeit habe, ist zum Begriffe des Versicherungsbetriebes nicht erforderlich. Weder das Unfallversicherungsgesetz noch das Ausdehnungsgesetz spricht von einer besonderen Gefährlichkeit des Betriebes, vielmehr geht aus der Bestimmung in § 1 Abs. 7 des UVG., wonach ausnahmsweise für solche Betriebsarten, welche mit einer besonderen Unfallgefahr nicht verbunden sind, durch Beschluß des Bundesrathes die Versicherungspflicht ausgeschlossen werden kann, das Gegentheil deutlich hervor.[5]) Die besondere Gefährlichkeit einzelner Betriebe war der Hauptbeweggrund zum Erlaß der Unfallversicherungsgesetze, aber wenn ein einzelner Betrieb unter die im Gesetze als versicherungspflichtig auf-

[1]) Seit 1. Januar 1888 ist die Werfte und die Werkstätte der k. b. Bodensee-Dampfschifffahrtsverwaltung mit der k. Eisenbahnbetriebswerkstätte Lindau vereinigt und werden die für den Betrieb der Bodenseedampfschifffahrt erforderlichen Materialien von der Eisenbahnverwaltung gegen Ersatz der Geldwerthe abgegeben; s. S. 143 des statistischen Berichts pro 1892.

[2]) Kanalbetrieb.

[3]) Bodenseeschifffahrtsbetrieb.

[4]) S. Piloty I S. 260 und 264.

[5]) A. N. II S. 250; Piloty, Bd. I S. 252 und 253, 288 Anm. 2; Seydel, Bd. V Abth. 1 S. 336.

geführten Kategorien fällt, ist die Frage nach seiner besonderen Gefährlichkeit ohne Belang.[1])

Aus dem vorstehend über den Begriff des „gesammten Betriebes der Eisenbahnverwaltungen" Erörterten ergibt sich nun, daß der Begriff des „Eisenbahnbetriebes" nach dem Unfallversicherungs- bezw. dem Fürsorgerechte von dem gleichen Begriffe nach dem Haftpflichtgesetz ein wesentlich verschiedener ist.

Unter dem „Eisenbahnbetrieb" im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes ist nach konstanter Rechtsprechung des Reichsoberhandelsgerichts und des Reichsgerichts, sowie nach überwiegender Ansicht der Theorie der Inbegriff derjenigen Funktionen des Eisenbahngewerbes zu verstehen, welche demselben die ihm eigenthümliche Gefährlichkeit gegenüber anderen Transportgewerben verleihen[2]). Hiemit sind aber zwei wichtige Merkmale aufgestellt, einmal nämlich die besondere Gefährlichkeit und dann, daß diese besondere Gefährlichkeit in dem von den übrigen Transportgewerben Abweichenden des Eisenbahngewerbes liegt.

Demnach gehören vom ersteren Gesichtspunkte aus zum Eisenbahnbetrieb nach Haftpflichtgesetz alle jene Funktionen des Eisenbahngewerbes nicht, welche mit einer besonderen Gefährlichkeit überhaupt nicht verbunden sind, z. B. nicht die Thätigkeit am Schalter; vom letzteren Gesichtspunkte aus aber alle jene Thätigkeiten nicht, welche zwar mit einer besonderen Gefährlichkeit verbunden sind, welche aber auch bei allen anderen Transportunternehmungen in gleicher Weise und mit dem gleichen Grade von Gefährlichkeit vorkommen[3]), ferner nicht

[1]) S. über die Frage noch weiter unten bei den Ausführungen über Betriebsunfall, S. 78 ff.

[2]) S. Eger, HPG., 3. Aufl., Anm. zu § 1 S. 11; ROHG, Bd. 23 S. 1; RG. Bd. 1 S. 52, Bd. 2 S. 85, Bd. 14 S. 26; bayer. Oberstes Landesgericht Bd. 13 S. 56; Endemann, Comm., 3. Aufl., S. 36; Rosin, Betriebsunfall S. 321; Piloty I S. 206, 289.

[3]) Z. B. Be- und Entladung der hiezu bereitgestellten Eisenbahnwagen, Beschäftigung auf Güterböden; Arbeiten, welche die Erhaltung und Wiederherstellung der Betriebsfähigkeit bezwecken ꝛc. S. Eger, Comm., S. 11 und 12; Reichsoberhandelsgericht Bd. 9, S. 211, 213; Bd. 21 S. 284 (Arbeiten, welche die Wiederherstellung der Betriebsfähigkeit bezwecken); Reichsgericht bei Eger, eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. I S. 280; III S. 69.

diejenigen Thätigkeiten, welche mit der Hauptaufgabe der Eisenbahn als Transportgewerbe, nämlich der Beförderung von Gütern und Personen, nicht wesentlich zusammenhängen, also insbesondere nicht alle jene oben erwähnten Betriebsarbeiten, welche nur aus Zweckmäßigkeitsgründen regelmäßig damit verbunden sind, wie Reparaturwerkstätten, Gasanstalten ꝛc., da alle diese Anstalten nicht die dem Eisenbahntransportgewerbe gegenüber anderen Transportgewerben eigenthümliche Gefährlichkeit theilen.[1]) Solche Einrichtungen fielen nicht unter den § 1 des RHPG., sondern gegebenen Falls als Fabriken unter § 2 dieses Gesetzes, und § 120 der RGO.[2])

Unternehmer des Betriebes ist derjenige, für dessen Rechnung der Betrieb erfolgt, d. h. der die durch den Betrieb veranlaßten wirthschaftlichen Lasten trägt und eventuell die durch ihn erzielten Vortheile in sein Vermögen aufnimmt; oder, wie das Reichsversicherungsamt sich ausdrückt, dem das ökonomische Ergebniß des Betriebes Vortheil oder Nachtheil bringt, welcher insbesondere die Arbeitsleistungen der Arbeiter im Interesse seines Unternehmens verwerthet.[3])

Das Eigenthum an der Betriebsanlage ist für den Begriff des Unternehmers nicht entscheidend, vielmehr ist als solcher auch der Pächter und der Nutznießer zu erachten.[4])

---

[1]) S. Eger, Comm., S. 35, Reichsoberhandelsgericht Bd. 13, S. 81, RG. Bd. 8 S. 149 und bei Eger, eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. II S. 323.

[2]) Nunmehr § 120a zufolge des Reichsgesetzes vom 1. Juni 1891. Der Unterschied zwischen der Haftung nach § 2 des HPG. und § 120 (120a) der GO. lag darin, daß im ersteren Falle ein Verschulden des Bevollmächtigten oder Repräsentanten in Ausübung seiner Dienstesverrichtungen vorliegen mußte, während nach § 120 l. c. der Unternehmer für die Unterlassung der Herstellung von zum Schutze der Arbeiter gebotenen Einrichtungen haftete. — Für die Anwendbarkeit des § 120 der GO. in Fällen dieser Art hat sich ausgesprochen: RG. Bd. 8 S. 149 und RG. bei Eger, Entsch. Bd. II S. 323; s. auch Eger, Comm., S. 37.

[3]) § 9 Abs. 2 des UVG; Rosin, Bd. I § 37 S. 233; Piloty I S. 234; A. N. I S. 344; III 201; IV 316, 317, 326; VI S. 600 und 601. — Ebenso für das Haftpflichtgesetz: ROHG. Bd. 16 S. 7 und Reichsgericht bei Eger, Entsch. Bd. I S. 223 und III S. 440.

[4]) A. N. I S. 375; III S. 269; Piloty I S. 234; Rosin, Bd. I § 37 S. 234. — Nur bei Seeschifffahrtsbetrieben ist der Unternehmer stets auch Eigen-

Unternehmer der hier in Frage stehenden Betriebe (Eisenbahn-, Post-, Telegraphen-, Bodenseedampfschifffahrt- und Donau-Mainkanalbetrieb) ist der bayerische Staat; nur das in diesen staatlichen Betrieben beschäftigte statusmäßige Personal ist auf Grund der Verordnung vom 19. März 1891 fürsorgeberechtigt.

Darauf, wessen Vermögen thatsächlich in letzter Reihe durch die Opfer, welche das Unternehmen fordert, vermindert und durch den Gewinn desselben bereichert wird, kommt es nach den obigen Ausführungen für den Begriff des Unternehmers nicht an; in solchem Falle kommt es vielmehr im Zweifel nur darauf an, auf wessen Namen der Betrieb erfolgt, wer nach Außen hin als der Betriebsunternehmer, als Derjenige, für dessen Rechnung der Betrieb erfolgt, auftritt.[1]) Deshalb hat der bayerische Staat auch bei den vertragsgemäß von ihm betriebenen sog. Industriebahnen als Betriebsunternehmer zu gelten, obwohl in letzter Linie den Eigenthümern solcher Industriegeleise[2]) von dem Unternehmen ebenfalls ein großer, vielleicht ein größerer Gewinn als dem Staate, zugeht.

Da das Unfallversicherungsgesetz als Reichsgesetz nur für das Gebiet des deutschen Reiches erlassen ist, so fällt die Anwendbarkeit desselben mit den geographischen Grenzen des Reiches zusammen und werden nur die innerhalb der Reichsgrenzen betriebenen Unternehmungen (inländische Betriebe) vom Gesetze betroffen.[3])

---

thumer, § 2 Abs. 4 des See-UVG.; der bayer. Staat ist demnach Unternehmer des Eisenbahnbetriebes nicht nur auf den ihm eigenthümlich gehörigen, sondern auch auf den von ihm gepachteten Eisenbahnen. Nach Inhalt des statistischen Berichts für 1892 S. 22 hat Bayern gepachtet: 31,07 km lange im Eigenthum deutscher Eisenbahnverwaltungen befindliche, und 7,94 km lange im Eigenthum ausländischer Verwaltungen stehende Strecken.

[1]) Rosin, Bd. I § 37 S. 235, § 25 S. 152.

[2]) d. h. Bahnstrecken, welche nicht dem öffentlichen Verkehre dienen, sondern, an die Strecken der Staatsbahn anschließend, zur Benützung durch einzelne Unternehmen bestimmt sind. Von solchen eine Gesammtlänge von 188,92 km aufweisenden Anschlußbahnen werden von der bayer. Staatsbahnverwaltung 42,26 km mit Dampfkraft und 2,94 km mit Pferdekraft betrieben (Stat. Bericht S. 23 und 24).

[3]) Rosin, § 23 S. 233, § 29 S. 187 und § 35 S. 230 f.; Piloty I S. 246; A. N. I S. 345.

Solche im Inlande betriebenen Unternehmungen brauchen aber nicht immer auch räumlich auf das Inland beschränkt zu sein; entscheidend ist vielmehr, wo der Sitz des Betriebes, der Mittelpunkt der Verwaltung, ist. Deshalb ist ein Betrieb ein inländischer, wenn auch einzelne Theile der Betriebsanlage sich im Ausland befinden, oder wenn einzelne Betriebsthätigkeiten sich im Ausland vollziehen, wenn nur diese letzteren im Ausland vorgenommenen Betriebsthätigkeiten nach dem inneren Zusammenhang und dem planmäßigen Ineinandergreifen der einzelnen, in einem Betriebe erforderlichen Handlungen als noch zum inländischen Betriebe gehörig angesehen werden können.[1])

Deshalb gehört der Betrieb des bayerischen Staates auf den von ihm gepachteten, außerhalb der Grenzen des deutschen Reiches liegenden Eisenbahnstrecken[2]), sowie der Telegraphenbetrieb Bayerns auf außerhalb des Reiches liegenden Telegraphenstationen[3]), desgleichen der Betrieb der Bodenseedampfschifffahrt auf dem Bodensee, soweit letzterer Oesterreich oder der Schweiz eigenthümlich zugehört, zum inländischen Betrieb der bayerischen Verkehrsanstalten, und ebenso die Vornahme einzelner Betriebshandlungen durch bayerisches Personal in Gemeinschaftsbahnhöfen auf dem dem Ausland zugehörigen und in demselben gelegenen Theile des Bahnhofes. Es sind deshalb die in solchen Fällen im Auslande sich ereignenden Betriebsunfälle des statusmäßigen Personales unter das Fürsorgegesetz und die Verordnung von 1891 fallend zu betrachten.

Die Entscheidung der Frage, wer im einzelnen Falle Betriebsunternehmer ist, wird sich auf Grund des oben Ausgeführten stets mit Sicherheit treffen lassen. Die Entscheidung dieser Frage ist insbesondere hinsichtlich des Eisenbahnpersonales von großer Wichtigkeit.

[1]) S. Piloty I S. 246, 247; A. N. I S. 72, 345, 365; II S. 13; III S. 122, 316; IV 243, 533; V 390; Handbuch der Unfallversicherung Anm. 1 zu § 1 des UVG. und Anm. 12 und 36 zu § 1 des Ausd.-Ges.

[2]) Es sind dies nach dem statist. Berichte S. 22 die Strecken: a) Landesgrenze bei Salzburghofen—Salzburg (Eigenthum der k. k. österreichischen Staatsbahnverwaltung) zu 5,60 km; b) Landesgrenze bei Kiefersfelden—Kufstein (Eigenthum der k. k. priv. österreich. Südbahngesellschaft) zu 2,34 km.

[3]) Asch, Eger, Franzensbad, Haslau, Kufstein, Salzburg; statist. Bericht S. 132.

da bei durchgehenden Zügen Personal der einen Verwaltung auf das Gebiet der anderen übergeht. Denn da zur Anwendung der Bestimmungen des Fürsorgegesetzes und der Verordnung vom 19. März 1891 Voraussetzung ist, daß der statusmäßige Beamte oder Bedienstete den Unfall bei dem Betriebe der bayerischen Verkehrsanstalten erleidet, so ist ein bei solchen durchgehenden Zügen auf einen fremden Betrieb übergehender Beamter oder Bediensteter bei einem Unfall in dem fremden Betriebe nicht nach Fürsorgegesetz, sondern nach dem Reichshaftpflichtgesetz entschädigungsberechtigt.

II. Nach § 1 des FG. und § 1 der Vdg. vom 19. März 1891 sind nur diejenigen statusmäßigen Beamten oder Bediensteten fürsorgeberechtigt, welche in den vorstehend erwähnten unfallversicherungspflichtigen Betrieben der bayerischen Verkehrsanstalten beschäftigt sind. Diese Bestimmung entspricht derjenigen in § 1 des UVG.[1]), nach welch' letzterer nur die in den versicherungspflichtigen Betrieben beschäftigten Personen der Versicherungspflicht unterliegen.

Um eine Beschäftigung im Betriebe annehmen zu können, ist erforderlich, daß der betreffende Beamte oder Bedienstete als solcher im Betriebe angestellt und dann auch im Betriebe wirklich thätig ist[2]). Es muß demnach vor Allem ein Beschäftigungsverhältniß zwischen dem Unternehmer und dem Beamten oder Bediensteten vorliegen. Dieses Beschäftigungsverhältniß wird in den hier in Frage stehenden Fällen durch die staatliche Berufung zu einer bestimmten Dienstesfunktion, durch den öffentlich rechtlichen Dienstvertrag zwischen Staat und Beamten begründet[3]). Daß diese Anstellung eine widerrufliche oder zeitlich beschränkte ist, ist ohne Belang. Dagegen muß die Anstellung zu einer Betriebsthätigkeit, zu einer Funktion, erfolgen, und ebenso muß diese Thätigkeit einen Theil des Betriebes bilden[4]). Dies

[1]) S. auch § 1 des landw. UVG. und § 1 des BUVG.; § 1 des FG. bei Graef, FG. S. 10; die in der Kommission bei Berathung des Fürsorgegesetzes über den Ausdruck „beschäftigt sind" gemachten Aeußerungen lassen über die nähere Bedeutung desselben nur wenig entnehmen.

[2]) Seydel, Bd. V Abth. I S. 260; Piloty I S. 222; Rosin Bd. I § 39 S. 241 ff.

[3]) Rosin I § 26 S. 171; Seydel Bd. III Abth. 2 S. 324 und 327.

[4]) Piloty I S. 222.

letztere ist aber auch dann der Fall, wenn die Thätigkeit nicht unmittelbar die beabsichtigte wirthschaftliche Leistung herstellt, sondern die letztere nur mittelbar fördert oder vorbereitet.[1])

Der Beamte oder Bedienstete, welcher nur zu einer einzelnen Dienstleistung in einem einzelnen Falle gerufen wird, gilt nicht als in dem Betriebe, dem diese einzelne Dienstleistung zugehört, beschäftigt.[2]) Ein statusmäßiger Bediensteter der Postverwaltung z. B., der zur Uebernahme von Bahnpostsendungen am Bahnsteige anwesend ist und von dem diensthabenden Eisenbahnbeamten wegen der gebotenen Eile zur Mithilfe bei einer dem Eisenbahnbetrieb zugehörigen Thätigkeit aufgefordert wird und dieser Aufforderung Folge leistet, ist nicht als beim Eisenbahnbetrieb beschäftigt im Sinne des Gesetzes im gegebenen Falle anzusehen.[3])

Liegt dagegen ein Beschäftigungsverhältniß im Sinne des Gesetzes vor, so ist es ohne Belang, daß die einzelnen Betriebsthätigkeiten mit Unterbrechung vorzunehmen sind, oder daß der Beamte zeitweise beurlaubt ist oder durch Krankheit an der Ausübung seiner Thätigkeit verhindert ist, oder auch, daß zeitweilig eine Einstellung des Betriebes erfolgt. Das Dienstverhältniß dauert vielmehr bis zur Auflösung des Dienstvertrages durch den Dienstherrn oder den Dienenden fort.[4])

Der Beamte oder Bedienstete muß sodann auch seine Thätigkeit *im* Betriebe wirklich ausüben; es genügt daher nicht, wenn er sie bloß *für*, im Interesse des Betriebes, entfaltet, z. B. zu Hause mit Vorbereitungen für die Ausübung seiner dienstlichen Thätigkeit, wie Reparatur von Werkzeugen, beschäftigt ist[5]). Eine Beschäftigung im Betriebe liegt aber gegebenen Falls auch dann noch vor, wenn die Thätigkeit nicht gerade auf der eigentlichen Betriebsstätte geleistet wird, was insbesondere dann der Fall ist, wenn der Betrieb es mit sich

[1]) Rosin I § 39 S. 240; A. N. III S. 147; IV S. 70; V S. 192, 342.

[2]) A. N. IV S. 598; Piloty I S. 222.

[3]) A. N. V S. 695; Piloty I S. 222; A. N. IV 597, VI S. 495 und 596; Rosin I § 25 S. 148.

[4]) Rosin Bd. I § 27 S. 176; Piloty I S. 222; A. N. IV S. 598; Seydel III 2. Abth. 530 ff.

[5]) Piloty I S. 223.

bringt, daß einzelne Thätigkeiten fern von dieser Stätte ausgeübt werden.[1])

III. Voraussetzung für die Geltendmachung eines Entschädigungsanspruches auf Grund des Fürsorgegesetzes und der Verordnung vom 19. März 1891 ist endlich, daß die in letzterer Verordnung bezeichneten Beamten und Bediensteten „im Dienste einen Betriebsunfall" erleiden.

Die Worte „im Dienste" beziehen sich ohne Zweifel auf die vorausgehenden in § 1 des FG.: „welche . . . beschäftigt sind" und sind gleichbedeutend mit den Worten „bei dieser Beschäftigung"; der Ausdruck „Betriebsunfall" aber ist in demselben Sinne zu verstehen wie der Ausdruck „Unfall bei dem Betrieb" in § 1 des UVG.[2]) Damit aber ist ausgedrückt, daß, wie nach dem Unfallversicherungsgesetze, so auch nach dem Fürsorgegesetze, nicht alle Unfälle, sondern nur diejenigen, welche mit dem Betriebe, in dem der fürsorgeberechtigte beschäftigt ist, in bestimmter Art zusammenhängen, Anspruch auf Entschädigung nach Maßgabe des Gesetzes herbeiführen. Welcherlei Art dieser Zusammenhang sein muß, wird weiter unten erörtert.

1) Was nun in erster Linie den Begriff des „Unfalles" anlangt, so enthalten die Unfallversicherungsgesetze eine nähere Begriffsbestimmung hierüber nicht; der Begriff ist daher dem allgemeinen Sprachgebrauche und der Absicht des Gesetzgebers zu entnehmen.

Nach diesen beiden Merkmalen aber ist Unfall „*das in einer plötzlichen und körperschädigenden Einwirkung eines äußeren Vorganges oder Zustandes auf den menschlichen Körper bestehende, nicht von dem Betroffenen in der Absicht, sich zu beschädigen, herbeigeführte Ereigniß*".[3])

---

[1]) Dies ist namentlich bei den Transportbetrieben der Fall; s. Rosin I § 35 S. 226; Piloty I S. 223.

[2]) Die Motive zu § 1 des FG. bemerken: „Die Pension soll den in § 1 genannten Personen zustehen, wenn sie „im Dienste einen Betriebsunfall erleiden", was den Bestimmungen in § 1 Abs. 1 des UVG. entspricht; auf Unfälle, welche keine Betriebsunfälle sind, findet das Gesetz keine Anwendung: s. Graef, FG. S. 10; Landmann, Comm. Anm. 4 zu § 1 des FG.

[3]) Rosin, Betriebsunfall im Archiv für öffentl. Recht Bd. III. S. 297 und 319; Piloty Bd. I S. 189; Seydel Staatsr. Bd. V Abth. 1 S. 336; Rosin, Arbeiter-Vers. Bd. I § 44 S. 274.

Der Unfall ist demnach vor Allem ein Ereigniß. Dieses Ereigniß ist aber nicht irgend welcher Thatbestand, welcher auf den Körper einwirkt und auch nicht die körperliche Folge, welche durch die Einwirkung hervorgebracht wird (Körperverletzung oder Tod), sondern die Einwirkung selbst. Nicht die Entgleisung des Bahnzuges, oder die Explosion des Dampfkessels [1]), nicht der Sturz in eine auf der Betriebsstätte befindliche Grube [2]) oder von der Treppe des Betriebsgebäudes [3]) bilden den Unfall, sondern die Einwirkung dieser Thatbestände auf den Körper. [4]) Der Eintritt der Einwirkung ist der Eintritt des Unfalles. [5])

Der äußere Thatbestand, dessen schadenbringende Einwirkung auf den Körper den Unfall bildet, kann von der verschiedensten Art sein; er kann sowohl in betriebswidrigen Ereignissen, welche auf den regelmäßigen Gang des Betriebes unterbrechend oder störend ein-

[1]) A. N. IV S. 333.
[2]) A. N. III S. 355.
[3]) A. N. VI S. 168, VII S. 240.
[4]) Rosin, Betriebsunfall, S. 302.
[5]) Seydel, Bd. V Abth. 1 S. 336. Anderer Meinung für das Haftpflichtgesetz das Reichsgericht und für das Unfallversicherungsrecht die ständige Praxis des Reichsversicherungsamtes und des bayer. Landesversicherungsamtes. Eger, Comm. z. Haftpflichtgesetz S. 115 (3. Aufl.) versteht unter „Unfall" die bei dem Betriebe geschehene Verletzung oder Tödtung, demnach die Folgen des Unfalles, und ebenso das Reichsversicherungsamt in A. N. II S. 230, wo gesagt ist, daß unter Umständen (!) auch in der Tödtung oder Körperverletzung selbst der Unfall zu erblicken sei. — In anderen Entscheidungen des Reichsversicherungsamtes ist sodann wieder das äußere Ereigniß selbst als der Unfall angesehen, so A. N. II S. 273, III 445, IV 244 und insbesondere IV 535, wo ausgeführt ist, daß „nach dem Sprachgebrauche des Unfallversicherungsgesetzes (§§ 1, 51, 53, 57, 59 a. a. O.) und in Uebereinstimmung mit der ständigen diesseitigen Praxis daran festzuhalten sei, daß als „Unfall" im Sinne des § 5 Abs. 2 des UVG. das Betriebsereigniß selbst anzusehen sei, gegen dessen Leben und Gesundheit schädigende Folgen die Arbeiter versichert seien, und daß der Eintritt des Betriebsereignisses selbst, nicht erst der öffentliche Eintritt der nachtheiligen Wirkungen derselben, der für den Beginn der Fürsorgepflicht entscheidende Zeitpunkt sei." — Den gleichen Standpunkt nehmen ein das Reichsgericht (Jur. Wochenschrift 1888 S. 332), ebenso das bayer. Landesversicherungsamt Mitth. IV S. 121; ebenso Woedtke, Comm., Anm. 17 zu § 1 des UVG. S. auch Piloty I S. 186.

wirken und gewöhnlich als Unfälle des Betriebes bezeichnet werden (z. B. Explosion, Entgleisung), bestehen[1]) als auch in betriebsgemäßen Vorgängen[2]) oder Handlungen der Versicherten selbst[3]) und dritter Personen[4]), ebenso auch in außergewöhnlichen Witterungsverhältnissen und in Naturereignissen.[5])

Da der Unfall begrifflich die Einwirkung eines äußeren Vorganges oder Zustandes ist, so scheiden von dem Begriffe desselben alle jene Einwirkungen aus, welche nur durch innere Vorgänge oder Zustände im menschlichen Körper verursacht sind.[6]) Deshalb sind z. B. körperschädigende Folgen oder Tod, welche nur in natürlicher Fortentwickelung eines bestehenden Leidenszustandes[7]) ohne besondere äußere Veranlassung eintreten, keine Unfälle.

Ein wesentliches Begriffsmerkmal des Unfalles ist die Plötzlichkeit der Einwirkung; die letztere muß eine momentane, in einem verhältnißmäßig kurzen Zeitraum eingeschlossene, d. h. entstandene und beendigte, sein.[8]) Plötzlich aber muß nur die Einwirkung sein; die Folgen derselben können möglicherweise erst allmählich hervortreten, ebenso wie auch der die plötzliche Einwirkung verursachende That-

[1]) A. N. II 274, IV 326, VI 153; Handbuch der Unfallversicherung S. 27; RGer. Bd. 21 S. 78; Rosin, Betriebsunfall S. 306.

[2]) A. N. III S. 251 (Bearbeitung von Haaren milzbrandkranker Thiere); V S. 192 (Behauen von Granitblöcken mit einem für die Kraft des Arbeiters zu schweren Zweispitz); III S. 355 (Aufenthalt am Schmelzofen, dessen Hitze sich momentan als für den Körper untauglich erweist).

[3]) A. N. II S. 274 (Heben einer zu schweren Last); III S. 88 (Berührung von Maschinen und Werkzeugen); III S. 29; IV 346; Rosin, Betriebsunfall 307; auch A. N. VI S. 493 (Abspringen vom Pferde).

[4]) A. N. IV S. 69, 176, V 351, VII S. 261, 262, 263.

[5]) Blitzschlag: A. N. III S. 132, V 351; bayer. Landesversicherungsamt bei Reger, Entsch. Bd. I Erg. S. 307; Sonnenbrand: A. N. IV S. 177 und 286, VII S. 252. — Vgl. auch § 1 des SUVG.

[6]) Piloty I S. 186.

[7]) A. N. II S. 252 (Herzfehler); III S. 334 (Lungenleiden); bayer. Landesversicherungsamt Jahrg. III Nr. 126; auch A. N. IV 557, 613.

[8]) Rosin, Betriebsunfall S. 309; A. N. III S. 151; IV S. 85; Handbuch der Unfallversicherung S. 27; Piloty I S. 187; Woedtke, Comm. Anm. 15 zu § 1 des UVG.

bestand schon längere Zeit bestanden haben kann[1]), ohne daß hiedurch das Vorliegen eines Unfalles ausgeschlossen wird.

Aus dem Erforderniß der Plötzlichkeit der Einwirkung folgt, daß Leidenszustände, welche allmählich, als das Endergebniß einer länger andauernden Berufs- oder Gewerbsthätigkeit, hervorgehen, sog. Berufs- oder Gewerbekrankheiten[2]), sowie allmählich eintretende Schädigungen in Folge gewisser ungesunder Betriebsstätten oder in Folge anhaltender Arbeit unter ungünstigen Witterungsverhältnissen[3]), desgleichen die allmähliche Abnützung der körperlichen Kräfte und die Verschlimmerung krankhafter Anlagen aus dem Begriffe des Unfalles ausscheiden.

Wenn nun solche durch allmähliche Einwirkung der Berufsthätigkeit hervorgegangene Leidenszustände vorhanden sind, so wird dadurch, daß die Erkrankung anläßlich einer Betriebsthätigkeit plötzlich, akut, in die äußere Erscheinung tritt, dieselbe noch nicht zu einem Unfall. Denn dieser Eintritt ist nur der Höhepunkt einer bereits längst bestehenden Krankheitsentwickelung und die letzte schädigende Einwirkung ist nur der Abschluß einer Reihe bestehender Einflüsse, nicht aber eine für sich bestehende plötzliche Einwirkung.[4]) Dagegen liegt ein Unfall im Sinne des Gesetzes vor, wenn durch eine plötzliche Einwirkung eines Thatbestandes auf den Körper eines mit einer Krankheitsanlage bereits Behafteten eine Gesundheitsschädigung erzeugt wird, welche im Vereine mit dem bestehenden Leiden z. B. den Tod herbeiführt.[5])

[1]) Rosin, Betriebsunfall S. 313, und Arbeiterversicherung Bd. I § 44 S. 176; A. N. III S. 151: Handbuch der Unfallversicherung S. 27.

[2]) Z. B. Bleivergiftung, Phosphornekrose, Lungenkrankheiten in Folge Einathmens von Staub und Gas; s. A. N. III 147, 352. — RG. Bd. 21 S. 77 und RG. bei Eger, eisenbahnr. Entsch. Bd. IX S. 169.

[3]) Z. B. allmählige Verschlechterung des Gehörs oder Augenlichtes z. B bei Maschinenpersonal und Werkstättepersonal, Kopfleiden durch jahrelange Beschäftigung an einem Schmelzofen; s. A. N. II 215: IV 468, 613; V 193, 696; bayer. Landesversicherungsamt V S. 27, 66, 69, 70, 71; Reger, Entsch. Bd. XII S. 43 und XIII S. 51.

[4]) Rosin, Betriebsunfall S. 312; Plenarbeschluß des Reichsversicherungsamtes vom 11. Juni 1890, Handbuch der Unfallversicherung S. 28.

[5]) A. N. III 134, 150, VII 252; siehe hierüber noch unten beim Kausalzusammenhang, S. 75 und 76.

Die Frage nun, ob die Einwirkung eine plötzliche oder eine allmähliche sei, kann im einzelnen Falle schwer zu entscheiden sein, da die Begriffe „plötzlich" und allmählich, wie Piloty[1]) zutreffend bemerkt, an der Grenze in einander gehen. Besondere Schwierigkeiten bei der Beurtheilung dieses Unterschiedes haben in der Praxis namentlich die Bruchschäden verursacht; in dieser Hinsicht hat das Reichsversicherungsamt entschieden, daß, auch wenn eine natürliche Anlage zu einem Bruche bereits vorhanden ist, ein Unfall doch dann vorliegen soll, wenn plötzlich durch eine besonders erhebliche Anstrengung das Austreten des Bruches, d. h. eines Theiles der Eingeweide durch die Bruchpforte des Leistenkanals, verursacht wird.[2]) Das Reichsversicherungsamt neigt in der Auslegung des Begriffes der Plötzlichkeit der schädigenden Einwirkung überhaupt einer ausgedehnteren Auslegung zu.[3]) Auch aus thatsächlichen Gründen, weil die Beobachtung des schädigenden Ereignisses oft schwer oder gar unmöglich ist, ist die Frage, ob eine plötzliche oder allmähliche Einwirkung vorliegt, oft eine schwierige[4]); in dieser Hinsicht wird eine wesentliche Erleichterung durch das auch hinsichtlich der Unfälle des statusmäßigen Personals der Verkehrsanstalten vorgeschriebene Feststellungsverfahren[5]) herbeigeführt.

In welcher Weise sich die plötzliche Einwirkung zeigt, ist für den Begriff des Unfalles einerlei; dieselbe kann eine rein mechanische sein, wie direkte Verwundung, Schnitt, Bruch, sie kann auch eine

[1]) Bd. I S. 188.

[2]) A. N. IV S. 85; Reichsgericht Bd. VI S. 1; Handbuch der Unfallversicherung S. 29 und 30; Rosin, Betriebsunfall S. 342 Anm. 147. — Wenn durch fortgesetzte Anstrengung allmählich sich ein Bruch entwickelt, liegt ohne Zweifel eine Berufskrankheit vor, kein Unfall. — Vgl. auch A. N. IV S. 287 (Wiederhervortreten eines Bruches bei nicht ungewöhnlicher schwerer Arbeit in Folge Nichttragens des Bruchbandes als allmähliche Körperschädigung angenommen). — Siehe auch bayer. Landesversicherungsamt I S. 94.

[3]) S. z. B. die Bescheide in A. N. III S. 407 (Maurer, der beim Mauern in brennender Hitze, welche durch die vom Mauerwerk zurückgeworfenen Sonnenstrahlen noch erhöht wurde, durch Hitzschlag getödtet wurde); IV 177 und 286.

[4]) Piloty Bd. I S. 188.

[5]) (Rothes Anzeigeformular.)

chemische sein, wie Vergiftung[1]), oder auch eine psychologische, wie Schreck, Aufregung.[2])

Wirken mehrere Ereignisse oder Zustände gleichzeitig auf den Körper schädigend ein, so liegt nur ein Unfall vor; bei zeitlich getrennter Einwirkung mehrerer Ereignisse oder eines fortdauernden Zustandes dagegen sind mehrere Unfälle vorhanden, soferne die Einwirkungen jedesmal so beschaffen waren, daß jede für sich den Begriff des Unfalles in seinem vollen Umfange erschöpft.[3])

Begrifflich gehört sodann zum Unfall, daß die Einwirkung eine unmittelbar oder mittelbar[4]) den Körper schädigende ist.[5])

Als Folgen dieser Schädigung bezeichnet das Unfallversicherungsgesetz[6]) „Körperverletzung" und „Tod". Eine solche ausdrückliche Bestimmung findet sich nun im Fürsorgegesetze nicht. Gleichwohl

---

[1]) A. N. IV S. 604; III S. 147; III S. 352 (in diesem letzteren Fall kein Unfall angenommen, weil die Vergiftung (Phosphornekrose) eine allmähliche war); VII S. 153.

[2]) Reichsoberhandelsgericht Bd. 21 S. 412; Woedtke, Comm., Anm. 2 zu § 5 des UVG; A. N. IV 328; A. N. VII S. 252 (hochgradige seelische Aufregung und infolge dessen Tod durch Herzschlag). — Rosin, Betriebsunfall S. 309; Piloty I S. 188. — Rosin, Arbeiterversicherung, Bd. I § 41 S. 275.

[3]) Piloty, I S. 186.

[4]) z. B. ein Arbeiter stürzt und wird dadurch geisteskrank; in der Geisteskrankheit verübt er einen Selbstmord; der Tod ist mittelbare Folge des Unfalls: Reichsversicherungsamt, A. N. IV S. 606. — Ferner A. N. IV S. 535; Der Betriebsunfall, der Unfall in diesem Sinne, legt den sich fortentwickelnden Keim zu den später nachtheilig werdenden Folgen und eben diese Keimlegung enthält die schädliche Einwirkung des Ereignisses auf den Körper selbst. — S. auch Piloty, I S. 187 Anm. 1 und A. N. III S. 8, 150; VI. S. 500 und VII S. 252.

[5]) Rosin, Betriebsunfall S. 319, Arbeiterversicherung Bd. I § 44 S. 274; Pioty I S. 187. — Den von Piloty l. c. gemachten Unterschied zwischen schädlich und schädigend können wir als berechtigt nicht anerkennen. Denn daß die Einwirkung, wenn auch nicht unmittelbar, so doch mittelbar schädigend sein muß, gibt er ja selbst zu. Der Gegensatz von unmittelbar schädigend ist nicht, wie Piloty annimmt, schädlich, sondern eben mittelbar schädigend; schädlich kann etwas sein, ohne daß im einzelnen Falle auch nur mittelbar gerade eine Schädigung eintreten muß.

[6]) § 5 Abs. 1 des UVG.; § 5 des landwirthschaftlichen UVG. und § 5 des UVG.; § 57 des landwirthschaftlichen UVG. — S. auch § 1 des HPG.

aber kann es nicht dem mindesten Zweifel unterliegen, daß auch nach dem Fürsorgegesetze nur diese beiden Folgen als solche eines Betriebsunfalles gemeint sein können. Denn § 1 Abs. 1 des FG. sagt, daß Reichsbeamte ꝛc., welche in Folge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles „dauernd dienstunfähig" werden, $66^2/_3$ Prozent ihres jährlichen Diensteinkommens als Pension erhalten sollen; diese dauernde Dienstunfähigkeit, ebenso wie die in § 1 Abs. 2 Ziff. 1 und 2 des FG. erwähnte — gänzliche oder theilweise — „Erwerbsunfähigkeit", kann aber nur in Folge einer Körperverletzung im Sinne des Unfallversicherungsgesetzes herbeigeführt werden. Der § 2 des FG. sodann aber bestimmt ausdrücklich, daß den Hinterbliebenen solcher in Folge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles verstorbenen Beamten Sterbegelder und Renten nach näherer Maßgabe des § 2 angewiesen werden sollen, setzt also auch ausdrücklich als Folge des Unfalles den Tod des dem Fürsorgegesetz unterliegenden Beamten voraus.

Aus dem Umstande nun, daß Körperverletzung die Folge des Unfalles sein muß, ergibt sich, daß für anderen Schaden, z. B. Sachbeschädigung an Kleidern, eigenen Werkzeugen des Verletzten und anderen ihm gehörigen körperlichen Sachen, ein Anspruch aus dem Fürsorgegesetz nicht abgeleitet werden kann.[1]) Ob ein solcher zuletzt erwähnter Anspruch wegen Sachbeschädigung dem verletzten Beamten oder Bediensteten, bezw. seinen Hinterbliebenen gegen den Staat zusteht, entscheidet sich demgemäß nach den Bestimmungen des bürgerlichen Rechtes, insbesondere jenen über die aquilische Haftung[2]) sowie über die Haftung des Dienstherrn aus dem Dienstvertrag[3]) und des Staates für Verschulden seiner Beamten.[4])

---

[1]) Woedtke, Comm., Anm. 2 zu § 5 des UVG. — Landmann, Comm., Anm. 1 zu § 5 des UVG. — Rosin, Arbeiterversicherung, Bd. I § 44 S. 274. — Piloty, Bd. II S. 513.

[2]) S. Windscheid, Pand. Bd. II § 455; bayerisches Landrecht T. IV c. 16 § 6.

[3]) S. in dieser Hinsicht die auf S. 130 unten näher angegebene Literatur.

[4]) Vgl. die S. 9 oben angeführte Literatur und Judikatur. — Da nach den gemeinrechtlichen Bestimmungen der lex Aquilia ein Schadensersatz ausgeschlossen ist, wenn der Schaden durch eigenes Verschulden des Beschädigten — auch levissima culpa — herbeigeführt wurde, so ist ein Anspruch wegen Beschädigung an Kleidern ꝛc. in solchem Falle ausgeschlossen, wenn auch, soferne

Unter Körperverletzung ist nicht nur eine traumatische Beschädigung zu verstehen, sondern jede Störung aller Funktionen der äußeren und inneren Organe des Körpers.[1]) Auch Störung der geistigen Funktionen ist als Körperverletzung im Sinne des Unfallversicherungsgesetzes zu betrachten.[2]) Der Begriff der Körperverletzung im Sinne des Unfallversicherungsrechtes ist demnach identisch mit der „Gesundheitsstörung" in § 223 des RStGB., doch ist der Begriff der Körperverletzung im Sinne der letzteren Gesetzesbestimmung insoferne weitergehend, als er auch die Verursachung bloßen körperlichen Mißbehagens und Schmerzes umfaßt[3]), während nach dem Unfallversicherungs- und Fürsorgegesetze nur jene Gesundheitsbeschädigung Anspruch auf Entschädigung gewährt, welche völlige oder theilweise Erwerbsunfähigkeit oder dauernde Dienstesunfähigkeit zur Folge hat.[4])

Daß die Folgen der schädigenden Einwirkung auf den Körper auch sofort im Momente der Einwirkung erkennbar seien, ist für den Begriff des Unfalles nicht erforderlich; es genügt vielmehr, daß die Folgen erst später und allmählich eintreten.[5])

Von einem Unfall kann begrifflich keine Rede mehr sein, wenn der Verletzte die schädigende Einwirkung beabsichtigt hat; denn Vorsatz und Unfall sind einander ausschließende Begriffe.[6]) Unter Vorsatz

---

das Verschulden kein derartiges ist, daß es Dienstentlassung zur Folge hat (§ 5 des FG.), ein Pensions- bezw. Rentenanspruch besteht.

[1]) Piloty, I S. 212; Woedtke, Comm., Anm. 2 zu § 5 des UVG.; Landmann, Comm., Anm. 1 zu § des UVG.; Graef, Comm. zum Unfallversicherungsgesetz, Anmerkung zu § 5 S. 29; Eger, Comm. zum Haftpflichtgesetz, 4. Aufl. S. 66. — Reichsoberhandelsgericht Bd. 21 S. 92. — Rosin, Arbeiterversicherung Bd. I § 47 S. 302. — S. auch Handbuch der Unfallversicherung S. 27.

[2]) Rosin Bd. I § 47 S. 302 und die in Anm. 1 angegebene Literatur.

[3]) Oppenhof, Comm. zu § 223 des RStGB; Rosin, Arbeiterversicherung Bd. I § 47 S. 302; Piloty I S. 212.

[4]) Hierüber weiter unten § 5; s. Rosin und Piloty a. a. O. — Eger, Haftpflichtgesetz S. 66 und Woedtke, Comm., Anm. 2 zu § 5 des UVG.

[5]) S. S. 63 oben; A. N. III S. 151; Woedtke, Anm. 2 zu § 5 des UVG.; Graef, Fürsorgegesetz S. 17; Rosin Bd. I § 44 S. 276.

[6]) § 5 Abs. 7 des UVG.; § 5 des landw. UVG.; § 5 des FG.; Rosin, Betriebsunfall S. 314, 318; Landmann, Comm., Anm. 11 zu § 5 des

ist hier die auf Herbeiführung der körperschädigenden Einwirkung gerichtete Absicht des Verletzten bezw. Getödteten zu verstehen.[1]) Daß die Absicht auf den Erfolg der schädigenden Einwirkung in seinem ganzen Umfang gerichtet war oder daß der Erfolg in seinem ganzen Umfange dem die Einwirkung Beabsichtigenden zum Bewußtsein gekommen sei, ist nicht erforderlich, um den Begriff des Unfalls überhaupt auszuschließen.[2])

Von einer Absicht auf Herbeiführung der schädigenden Einwirkung kann rechtlich keine Rede sein, wenn diese Herbeiführung im Zustande der Geistesgestörtheit vollbracht wurde, da die Zurechnungsfähigkeit rechtlich Voraussetzung des Vorsatzes ist.[3])

Im Gegensatze zur vorsätzlichen steht die fahrlässige Herbeiführung der körperschädigenden Einwirkung. Durch letztere wird das Vorliegen des Unfalles nicht ausgeschlossen, auch wenn die Fahrlässigkeit auf gröbstem Leichtsinn beruht.[4]) Nun bestimmt § 5 des FG. allerdings, daß der Anspruch auf die in §§ 1 und 2 bezeichneten Bezüge nicht besteht, wenn der Verletzte — neben dem Vorsatz — auch durch ein solches Verschulden den Unfall herbeigeführt hat, wegen dessen auf Dienstentlassung oder auf Verlust des Titels und Pensionsanspruches gegen ihn erkannt oder wegen dessen ihm die Fähigkeit zur Beschäftigung in einem öffentlichen Dienstzweige aberkannt worden ist, und die Motive[5]) hiezu bemerken, daß, wenn das

UVG.; Woedtke, Comm., Anm. 26a zu § 5 des UVG.; Rosin, Arbeiterversicherung Bd. 1 § 44 S. 277.

[1]) Rosin, Betriebsunfall S. 316, Arbeiterversicherung Bd. 1 § 44 S. 277; Piloty I S. 189.

[2]) Rosin a. a. O.; Piloty a. a. O.; Woedtke, Comm., Anm. 26a zu § 5 des UVG. — Der Beamte, der sich z. B. verletzen wollte, um einige Zeit vom Dienste befreit zu sein, erleidet keinen Unfall, auch wenn die Verletzung wider seine Absicht dauernde Dienstesunfähigkeit oder gar den Tod zur Folge haben wird.

[3]) A. N. IV S. 328; Woedtke, Comm., Anm. 26a zu § 5 des UVG.

[4]) Die Unfallversicherungsgesetze sprechen ausdrücklich nur von vorsätzlicher Herbeiführung des Unfalles: § 5 Abs. 7 des UVG.; § 5 des landw. UVG. — S. A. N. III S. 29, IV S. 343; Rosin, Betriebsunfall S. 313 f.; Piloty I S. 189; Rosin, Arbeiterversicherung Bd. I § 44 S. 277.

[5]) S. bei Graef, Fürsorgegesetz S. 23; Zeller, Fürsorgegesetz S. 25; Landmann, Comm. Anm. 2 zu § 5 des FG.

Verschulden des Verletzten ein so schweres sei, daß dasselbe die Dienst
entlassung des Beamten ꝛc. erforderlich mache, es mit der Aufrecht
haltung der Disciplin unverträglich sei, wenn dem Beamten au
Grund des vorliegenden Entwurfes eine noch dazu erhöhte Pensio
gewährt werden müßte. Wenn es nun aber auch dem Begriffe des
Unfalles nach dem Sprachgebrauche des gewöhnlichen Lebens an und
für sich nicht widersprechen würde[1]), das eben gekennzeichnete schwere
Verschulden in die Begriffsbestimmung des Unfalles aufzunehmen, so
muß hievon u. E. doch aus dem Grunde abgesehen werden, weil das
Entscheidende dieses Verschuldens lediglich auf das formale Momen
der bestimmten Constatirung in einem Disciplinar- oder Strafurtheil
gestellt ist, ein Unfall nach dem Fürsorgegesetz daher auch trotz des
thatsächlichen Vorhandenseins eines solchen Verschuldens dann an
genommen werden muß, wenn die Constatirung in dem Disciplinar
urtheil oder Strafurtheil nicht ausdrücklich erfolgt ist, oder — bei
sofortigem oder alsbaldigem Eintritt des Todes durch den Unfall —
nicht erfolgen konnte[2]), so daß demnach eine auf schuldhaftem Leicht
sinn beruhende Herbeiführung der schädlichen Einwirkung auf den
Körper in dem einen Falle, wenn der Ausspruch im Urtheile noch
möglich war, kein Unfall, dagegen aber ein solcher wäre, wenn diese
Constatirung nicht mehr möglich war, obwohl die Verhältnisse voll
kommen gleich gelagert sind. Eine Begriffsbestimmung aber muß alle
gleich gelagerten Fälle in gleicher Weise umfassen. Es kann daher
u. E. in einem derartigen in § 5 des FG. näher bezeichneten Ver
schulden nur ein im gegebenen Falle, mit Rücksicht auf den in den
Motiven angegebenen Grund der Aufrechthaltung der Disciplin, den
Entschädigungsanspruch des Verurtheilten bezw. seiner Hinter
bliebenen, nicht aber ein den Begriff des Unfalls ausschließendes
Moment erblickt werden.[3])

---

[1]) Obwohl auch der Sprachgebrauch des gewöhnlichen Lebens meist auch dann von einem Unfall spricht, wenn Tod oder Körperverletzung eines Menschen durch dessen Leichtsinn herbeigeführt wurden; s. Rosin, Betriebsunfall S. 31;

[2]) S. hierüber weiter unten S. 115.

[3]) Dieser Unterschied ist unseres Wissens bis jetzt nirgends ausdrücklich hervorgehoben; Rosin, Betriebsunfall S. 314 Anm. 60 geht hierauf nicht näher ein.

2) Nicht jeder Unfall, den ein unter das Fürsorgegesetz bezw. die Allerh. Verordnung vom 19. März 1891 fallender Beamter oder Bediensteter erleidet, erzeugt aber auch schon einen Entschädigungsanspruch auf Grund der eben genannten gesetzlichen Bestimmungen, sondern nur ein solcher, welcher mit dem versicherungspflichtigen Betriebe, in dem der Beamte oder Bedienstete beschäftigt ist, in bestimmter Weise zusammenhängt. Der § 1 und 2 des FG. sprechen, wie bereits oben erwähnt, ausdrücklich nur von einem „im Dienste erlittenen" „Betriebsunfall", ein Ausdruck, der, wie bereits bemerkt, nach Inhalt der Motive[1]) gleichbedeutend ist mit dem Ausdrucke in § 1 des UVG. „Unfall bei dem Betrieb"[2]), und einen Zusammenhang zwischen dem Unfall und der Beschäftigung im Betriebe kennzeichnen will. Dieser vom Gesetze geforderte Zusammenhang zwischen Unfall und Betrieb ist nun ein dreifacher, und zwar sowohl ein örtlicher als ein zeitlicher und ein kausaler. Diese dreifache Beziehung muß in jedem Falle gegeben sein, um einen Betriebsunfall annehmen zu können; fehlt eines dieser Erfordernisse, so liegt kein Betriebsunfall mehr vor.[3])

Der örtliche und zeitliche Zusammenhang ist bezeichnet durch das Wort „bei" dem Betriebe; denn sprachlich bedeutet „bei" sowohl etwas örtliches als etwas zeitliches. Diesen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang bezeichnet das Reichsversicherungsamt nicht unzutreffend als den „Bann" des Betriebes.[4])

a) Der örtliche Zusammenhang besteht darin, daß der Unfall auf der Betriebsstätte, d. h. auf der Gesammtheit der Räume, über

---

[1]) S. bei Graef, Fürsorgegesetz S. 10.

[2]) S. auch § 1, § 5 Abs. 7, § 8 des UVG. und Rosin, Betriebsunfall S. 321.

[3]) S. Piloty I S. 210; Seydel V A. 1 S. 336; A. N. IV S. 176; Handbuch der Unfallversicherung S. 31; Woedtke, Comm., Anm. 16 zu § 1 des UVG. — Dagegen Rosin, Bd. I § 44 S. 284 Anm. 42. Wenn Rosin bemerkt, daß die von Piloty angeführten Beispiele auch dann eine sachgemäße Entscheidung zulassen, wenn man bloß ursächlichen Zusammenhang erfordert, so ist das, wie er selbst zugibt, nur bei der von ihm vertretenen Ansicht über den Kausalzusammenhang möglich; diese seine Ansicht ist aber nicht richtig: hierüber weiter unten S. 78 ff.

[4]) z. B. A. N. IV S. 176, 189, 214, 288, 346, 631, 475; III S. 147; Woedtke, Comm., Anm. 16 zu § 1 des UVG.; — s. auch b. Landesversf. Amt Mitth. V S. 113, 121, 159, 162.

welche der Betriebsunternehmer zu Zwecken des Betriebes thatsächlich verfügt[1]), sich ereignet.[2]) Daß derselbe gerade auf der Betriebsanlage, d. h. innerhalb der räumlichen Grenzen der Fabrik- 2c. Anlage, eintritt, ist nicht nothwendig. Der örtliche Zusammenhang besteht auch bei Betriebshandlungen außerhalb der eigentlichen Betriebsräume, soweit die außerhalb dieser Räume vorgenommene Thätigkeit mit dem Betriebe in Verbindung steht[3]); denn auch der außerhalb der eigentlichen Betriebsräume liegende Ort, an welchem eine Betriebsthätigkeit vorgenommen wird, gehört zur Betriebsstätte, da über diesen Ort der Betriebsthätigkeit im Zeitpunkt der Ausübung derselben der Betriebsunternehmer verfügen wird. Dies letztere ist besonders der Fall bei den Transportbetrieben, deren Thätigkeit in der Vermittlung des Verkehrs von Raum zu Raum besteht, deren Betriebsstätte demnach überall da ist, wo eben eine Betriebsthätigkeit ausgeübt wird[4]), ferner bei den sog. Außenarbeiten, d. h. Thätigkeiten, welche sich ihrer Natur nach außerhalb der eigentlichen Betriebsräume, innerhalb welcher sich sonst die wirthschaftlich maßgebenden Thätigkeiten des Betriebes vollziehen, vorgenommen werden.[5])

Im örtlichen Zusammenhange mit dem Betriebe steht demnach insbesondere jeder Unfall, welchen der Versicherte auf dem Wege von und zu der Arbeit innerhalb der Grenzen der Betriebsanlage oder der Betriebsräume erleidet, da dieser Weg bereits ein Theil der auf dem Arbeitsplatz zu leistenden Thätigkeit ist.[6]) Dagegen ist die Zurücklegung dieses Weges außerhalb der Betriebsräume kein Theil der Arbeitsleistung mehr, sondern lediglich die Voraussetzung der Thätigkeit im Betriebe, der Ort des Weges außerhalb der eigentlichen

[1]) Rosin, Bd. I § 35 S. 225.

[2]) Piloty I S. 189.

[3]) Piloty l. c. A. N. IV S. 240; I S. 345; Woedtke, Comm. Anm. 16 zu § 1 des UVG.; — s. auch bayer. Landesversicherungsamt I Nr. 3 S. 23.

[4]) Piloty I S. 198; s. auch § 13 des AG.: „Unfall auf der Fahrt"

[5]) Woedtke, Comm, Anm. 16 zu § 1 des UVG.; A. N. IV S. 240. Rosin I § 35 S. 226.

[6]) A. N. III S. 134, 147; VI S. 508; VII S. 193; bayer. Landesversicherungsamt V 113; Reichsgericht bei Eger, eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. VII S. 446 und 447.

Betriebsräume gehört demnach nicht mehr zur Betriebsstätte in dem oben bezeichneten Sinne und deshalb ist ein Unfall, der den Versicherten auf diesem letzteren Wege trifft, nicht mehr im örtlichen Zusammenhange mit dem Betriebe stehend, daher kein Betriebsunfall.[1]) Innerhalb der eigentlichen Betriebsanlage gehören sodann nicht nur diejenigen Räumlichkeiten, in denen eine eigentliche Betriebsthätigkeit entfaltet wird, zur Betriebsstätte, sondern auch andere Räume, wie Ankleideräume, Speiseräume u. d. gl.[2]), dagegen nicht Arbeiterwohnungen[3]), da diese letzteren nicht Einrichtungen des Betriebes, sondern in erster Linie zur Bequemlichkeit der Arbeiter und aus Ersparnißrücksichten für dieselben getroffen sind.

b) Der zeitliche Zusammenhang zwischen Unfall und Betrieb muß in der Weise vorhanden sein, daß ersterer sich zur Betriebszeit ereignet. Unter Betriebszeit, welcher Ausdruck ebenso wie der der Betriebsstätte, im weitesten Sinne zu nehmen ist, ist aber jene Zeit zu verstehen, in welcher der Betrieb sich im Gange befindet, d. h. diejenigen charakteristischen Thätigkeiten vollziehen, für welche die Betriebsstätte bestimmt ist.[4]) Unter diese Betriebszeit ist auch jene Zeit zu rechnen, welche die beschäftigten Beamten oder Bediensteten erfahrungsgemäß unmittelbar vor Beginn oder nach Abschluß der Tagesarbeit verstreichen lassen und welche erforderlich ist oder verwendet wird, um Vorbereitungen der Arbeit für den nächsten Tag zu treffen oder die Arbeitsgeräthe zu verwahren, sich umzukleiden, abzukühlen oder das Vesperbrod einzunehmen.[5]) Auch die Arbeitspausen, welche die Beschäftigten zum Zwecke der Erholung, der

---

[1]) A. N. III S. 8, 356; V 193, 342; VIII 255; Reichsgericht bei Eger Entsch., VII S. 142; bayer. Landesversicherungsamt V S. 107.

[2]) A. N. IV S. 560, 562; V 734; VI 597; Handbuch der Unfallversicherung S. 60; Piloty I S. 198.

[3]) S. die Entscheidungen des Reichsversicherungsamtes im Handbuch der Unfallversicherung S. 60; Piloty I S. 189.

[4]) Rosin, Bd. I § 35 S. 227; Piloty I S. 198.

[5]) A. N. III S. 147, 423; IV 288, 318, 560, 629. Piloty I S. 199; Woedtke, Comm., Anm. 16 zu § 1 des UVG.; anders Rosin Bd. I § 35 S. 227, der aber in diesen Fällen wegen des möglicherweise bestehenden und von ihm für allein hinreichend angenommenen Kausalzusammenhanges das Vorliegen eines Betriebsunfalles annimmt, s. Bd. I § 44 S. 285.

Einnahme von Speis und Trank, Befriedigung von natürlichen Bedürfnissen, während der Arbeit machen, heben den Bann des Betriebes in zeitlicher Hinsicht nicht auf. [1])

c) Was nun das weitere Requisit des ursächlichen Zusammenhanges zwischen Betrieb und Unfall anlangt, so enthalten das Unfallversicherungsgesetz und das Fürsorgegesetz, ebenso wie das Haftpflichtgesetz, hierüber eine ausdrückliche Bestimmung nicht. Gleichwohl kann aber die Nothwendigkeit dieses ursächlichen Zusammenhanges nach dem Willen des Gesetzgebers keinem Zweifel unterliegen und Piloty hat dies in überzeugender Weise für das Unfallversicherungsrecht durch Argumentation aus der Bestimmung in § 1 Abs. 1 des Seeunfallversicherungsgesetzes treffend nachgewiesen. [2]) Die Nothwendigkeit des Vorhandenseins eines Kausalzusammenhangns ist denn auch sowohl für das Haftpflicht- als für das Unfallversicherungsrecht in Theorie und Praxis übereinstimmend anerkannt worden. [3])

Ursächlich aber ist der Betrieb für den Unfall dann, wenn zur Herbeiführung des letzteren durch die Beschäftigung im Betriebe eine Bedingung gesetzt wurde, so daß also ein ursächlicher Zusammenhang nicht vorliegt, wenn der Unfall in seiner ganzen konkreten Bestimmtheit genau ebenso auch ohne die Beschäftigung des Versicherten im Betriebe sich ereignet hätte. [4])

---

[1]) A. N. II S. 210, 250; IV S. 176, 288, 346, 562; V 196; auch VI S. 508; Handbuch der UV. S. 44; Woedtke, Comm., Anm. 16 zu § 1 des UVG.; Piloty I S. 199; Rosin, Betriebsunfall S. 336.

[2]) § 1 Abs. 1 des SeeUVG.: „Personen, welche . . . beschäftigt sind, werden gegen die Folgen der bei dem Betriebe sich ereignenden Unfälle einschließlich derjenigen Unfälle, welche während des Betriebes in Folge von Elementarereignissen eintreten, . . . versichert. — Piloty I S. 200 ff.

[3]) Bezüglich des Haftpflichtgesetzes s. Eger, Comm., 3. Aufl., S. 318; Endemann, Comm., 3. Aufl., S. 38 und 39; RGer. bei Eger, eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. I S. 243; VII S. 213. — Bezüglich des Unfallversicherungsrechtes: Rosin, Betriebsunfall S. 319 f. und Arbeiterversicherung Bd. I § 44 S. 278 ff.; Seydel, Staatsrecht Bd. V Abth. 1 S. 336; Woedtke, Comm. Anm. 16 zu § 1 des UVG.; Landmann, Comm. Anm. 8 zu § 1 des UVG.; A. N. III S. 407; IV. S. 69, 177, 286; V S. 351; IX S. 215; bayer. Landesversicherungsamt, Mitth. I S. 13; II S. 203; V S. 96, 101, 146.

[4]) Bar, Lehre vom Kausalzusammenhang, 1871: „Ursache ist diejenige Bedingung, durch welche der sonst als regelmäßig gedachte Verlauf der Erschein-

Daß die Beschäftigung im Betriebe die alleinige oder ausschließliche Ursache des Unfalles ist, ist nicht erforderlich; es genügt, wenn sie nur eine von mehreren mitwirkenden Ursachen ist.[1]) Denn die Unfallversicherungsgesetze treffen nirgends eine Bestimmung dahin, daß nur dann ein kausaler Zusammenhang vorliegen soll, wenn der Betrieb allein den eingetretenen Erfolg herbeigeführt hat oder wenn ohne das Dazukommen anderer Ereignisse der Unfall nicht eingetreten wäre, weshalb mangels einer solchen Unterscheidung eben jede mitwirkende Ursache für die Annahme eines Kausalzusammenhanges als hinreichend angesehen werden muß.[2]) Im allgemeinen wird es sogar die Regel sein, daß zur Herbeiführung eines Unfalles gewisse, durch den Betrieb selbst nicht ohne Weiteres gegebene Momente wie höhere Gewalt[3]), eigenes Verschulden[4]), Verschulden von Mitarbeitern[5]) oder dritten Personen[6]) oder andere in der Person des Verletzten, z. B. seiner körperlichen Veranlagung, liegende Umstände[7]) zusammenwirken;

---

ungen des menschlichen Lebens ein anderer wird": s. auch Birkmeyer im Gerichtssaal Bd. 37 S. 261; Binding, die Normen und ihre Uebertretung, 2. Aufl., S. 113. — Piloty I S. 203; Rosin I § 43 S. 271, 278; der letztere hält einen ursächlichen Zusammenhang nur dann vorliegend, wenn der Verletzte „durch seine Berufsbeschäftigung dem Unfall in einem das Risiko des gewöhnlichen Lebens übersteigenden Maße ausgesetzt gewesen ist."

[1]) Piloty I S. 204; A. N. III S. 134; VI S. 500; Handbuch der UV. S. 31 ff.; Woedtke, Comm., Anm. 16 zu § 1 des UVG.; Landmann, Comm., Anm. 1 zu § 1 des UVG.; Rasp, landw. UVG. Anm. 5 zu § 1; Rosin, Betriebsunfall S. 308, 304 und Bd. I § 44 S. 283.

[2]) Darüber, daß es in erster Linie darauf anzukommen hat, was das Gesetz als Kausalzusammenhang angesehen wissen will, s. Rosin Bd. I § 43 S. 272 und die dort in Note 9 zit. Schriftsteller.

[3]) A. N. III 132, V 351 (Blitzstrahl); III S. 407, IV 177, 486 (Hitzschlag).

[4]) A. N. III S. 29; VI 493; V 725; IV S. 343, 346, 561, 562.

[5]) A. N. V S. 351; IV S. 176, 288, 289; VII S. 262, 263, 264.

[6]) A. N. IV S. 69 (ein Nachtwächter auf einer Zeche wird bei Verfolgung von Dieben, die in die Betriebsstätte eingedrungen waren, von diesen durch einen Steinwurf verletzt); IV S. 563; V S. 734; VII S. 261.

[7]) A. N. III S. 134. 150; VI S. 500; bayer. Landesversicherungsamt V S. 127 (durch ein schon vorhandenes körperliches Leiden werden die Folgen der Verletzung verschlimmert und der Eintritt der Erwerbsunfähigkeit beschleunigt.)

würde man nun das Erforderniß stellen, daß der Betrieb die ausschließliche Ursache des Unfalles sein muß, so würde die wohlthätige Wirkung des Gesetzes gerade in den meisten Fällen illusorisch werden.

Das Reichsversicherungsamt unterscheidet zwischen wesentlicher und nebensächlicher Ursache und hält nur die erstere zur Annahme eines Betriebsunfalles hinreichend; diese Unterscheidung ist jedoch, wie Piloty[1]) u. E. mit Recht bemerkt, im Gesetze nicht begründet und daher auch nicht statthaft.

Auch das Reichshaftpflichtgesetz erkennt die Haftung des Unternehmers dann an, wenn außer dem Betriebe auch andere Ursachen zur Herbeiführung des Unfalles mitgewirkt haben.[2]) Ein wesentlicher, auf der rechtlichen Natur des Anspruches aus dem Haftpflichtgesetze als eines zivilrechtlichen Anspruches[3]) beruhender Unterschied gegenüber den Grundsätzen des Unfallversicherungs- und Fürsorgerechtes in dieser Hinsicht besteht aber darin, daß nach Haftpflichtgesetz bei konkurrirenden Ursachen nur soweit für den durch den Unfall erwachsenen Schaden Entschädigung geleistet wird, als der Unfall die Mitschuld an der eingetretenen Folge trägt. Wenn daher der eingetretene Erfolg durch den Unfall nur beschleunigt worden ist, so hat der Haftpflichtige nur verhältnißmäßige Entscheidung und zwar insoweit zu leisten, als der an sich unfehlbar eintretende Erfolg früher als in der naturgemäßen Entwickelung des Uebels lag, erfolgt ist, oder, mit anderen Worten, es ist nur jener Nachtheil zu vergüten, der dadurch zugegangen ist, daß das Uebel früher, als es ohne den Unfall voraussichtlich eingetreten wäre, zugestoßen ist.[4]) Das Unfallversicherungs- und Fürsorgerecht dagegen kennt eine solche Unterscheidung nicht; ist der Betrieb nur eine der mehreren mitwirkenden Ursachen gewesen, so muß stets die nach Vorschrift des Gesetzes zu gewährende Entschädigung voll geleistet werden.

---

[1]) Piloty I S. 204 Anm. 5; dagegen A. N. IV S. 562, 563; A. N. III S. 134: als solche (Ursache) in's Gewicht fällt.

[2]) Eger, Comm. zum HPfG. 3. Aufl. S. 73; RGer. Bd. 6 S. 1.

[3]) Eger, l. c S. 1, 2, 75; Piloty I S. 23 ff., S. 33; Woedtke, Comm. zum UVG. 4. Aufl., Einleitung S. 5.

[4]) Eger, Comm. z. HPfG. S. 73, RGer. Bd. 6 S. 1.

Zur Annahme eines Kausalzusammenhanges zwischen Unfall und Betrieb ist es ferner nicht erforderlich, daß der Betrieb die unmittelbare Ursache des Unfalles gewesen ist; auch ein erkennbarer mittelbarer Zusammenhang reicht zur Annahme eines Betriebsunfalles hin.[1]) Ob ein solcher mittelbarer Zusammenhang im einzelnen Falle noch in erkennbarer Weise vorlag, ist quaestio facti. Im allgemeinen wird ein solcher noch dann anzunehmen sein, wenn der den Unfall herbeiführende Umstand noch in irgend einer Verbindung und Beziehung zu der Betriebsthätigkeit gestanden hat.

Beispielsweise ist solch' mittelbarer Zusammenhang noch als vorliegend angesehen worden bei Unfällen auf Reisen, die der Arbeiter im Auftrage seines Arbeitgebers und im Interesse des Betriebes unternimmt[2]); ferner bei Verletzung auf dem Wege zur Arbeitsstätte durch ein zum Zwecke der Arbeit mitgeführtes Werkzeug[3]); ferner beim Tode eines Flößers durch Ertrinken in Folge der Absicht, die seinem Kameraden in's Wasser gefallene Mütze herauszuholen, indem hier die kameradschaftliche Gesinnung gegenüber dem Arbeitsgenossen als Ausfluß der Betriebsbeschäftigung anerkannt wurde[4]); endlich bei Unfällen aus Anlaß gewisser Nebenverrichtungen, die in manchen Gewerbebetrieben neben der eigentlichen Gewerbearbeit vorgenommen werden[5]) und von Verrichtungen, die nur mittelbar dem eigentlichen Betriebszwecke dienen[6]), insbesondere sog. Gefälligkeitsdiensten.

---

[1]) Piloty I S. 204; Rosin Bd. I § 44 S. 285, und Betriebsunfall S. 336 ff.; Woedtke, Comm., Anm. 16 zu § 1 des UVG.; ROHG. Bd. 21 S. 91: Handbuch der UV. S. 31.

[2]) A. N. IV S. 290 (ein Magazinsverwalter, welcher von der Direktion beauftragt war, einen mit der auf einen Diebstahl aus dem Magazin bezüglichen Haussuchung betrauten Polizeibeamten behufs Rekognition der gestohlenen Gegenstände zu begleiten, stürzt in dem betr. Hause in einen Keller; Betriebsunfall angenommen.)

[3]) Bayer. Landesversicherungsamt I S. 103.

[4]) A. N. V S. 725; Piloty I S. 204; s. auch A. N. VI S. 167 und Rosin I § 44 S. 285.

[5]) A. N. II S. 252; VII S. 241, 249; IV S. 188.

[6]) A. N. III S. 355; IV S. 240; IV S. 69, 346, 188; V S. 352; VII S. 200; VII S. 202 und RGer. Bd. 27 S. 31 der Entsch. in Civilsachen (Gewährung von Feuerlöschhilfe durch die zunächst zur Abwehr von Bränden

Eine in der Literatur des Unfallversicherungsrechtes stark umstrittene und in der Praxis insbesondere des Reichsversicherungsamtes schwankend in verschiedenem Sinne beantwortete Frage ist die, ob zum Begriffe des Betriebsunfalles ein kausaler Zusammenhang mit einer besonderen Betriebsgefahr gehöre oder ob zur Annahme eines Betriebsunfalles ein Zusammenhang mit jeder auch im gewöhnlichen Leben vorkommenden Gefahr hinreiche.

Die erstere Ansicht ist mit besonderer Schärfe von Rosin vertreten.[1]) Derselbe hält einen Betriebsunfall im Sinne der Unfallversicherungsgesetze nur dann für vorliegend, wenn der Verletzte bezw. Getödtete durch seine Berufsthätigkeit der Unfallgefahr „in einem das Risiko des gewöhnlichen Lebens übersteigenden Maße ausgesetzt gewesen ist". Rosin begründet diese seine Ansicht mit dem Hinweise auf den zwischen dem Unfallversicherungsgesetze und dem Haftpflichtgesetze bestehenden Zusammenhang, welch' letzteres Gesetz nur einen mit den besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes verbundenen Unfall als „Unfall bei dem Eisenbahnbetriebe" anerkenne, und mit dem Hinweis auf die Materialien zu den Unfallversicherungsgesetzen, wonach der Zweck der letzteren der sei, den Arbeitern und ihren Hinterbliebenen in denjenigen Fällen eine Versorgung zu sichern, in welchen die Erwerbsunfähigkeit oder der Tod des Arbeiters durch die mit der Berufsarbeit verbundene Unfallgefahr herbeigeführt ist. Während jedoch das Haftpflichtgesetz, welches nur, speziell in § 1, einen einzelnen hervorragend gefahrvollen Betrieb, den Eisenbahnbetrieb, einer besonderen Regelung unterzogen habe, in Konsequenz dieser Regelung unter den besonderen Gefahren dieses Betriebes nur diejenigen verstehe, welche diesen Betrieb von allen anderen ihm wirthschaftlich noch so nahe stehenden, insbesondere den übrigen Transportbetrieben, unterscheiden, stehe die „besondere Gefährlichkeit des versicherten Betriebes" nach den Unfallversicherungsgesetzen, deren Tendenz auf eine, wenn auch allmähliche, Umfassung aller mit Berufsgefahr verbundenen Betriebe gerichtet sei, nicht mehr im Gegensatze zu der Gefährlichkeit anderer,

auf der eigenen Betriebsstätte gebildete Fabrikfeuerwehr bei Bränden von Nachbargebäuden, auch wenn die eigene Betriebsstätte unmittelbar nicht bedroht wird.

[1]) Rosin, Betriebsunfall S. 329 f., insbes. S. 332; Arbeiterversicherung Bd. I § 44 S. 279.

speziell minder gefährlicher Betriebe, sondern zu der allgemeinen und einen Jeden treffenden Unfallgefahr des gewöhnlichen Lebens, insoferne bei derselben von der besonderen Gefahr eines bestimmten Berufes abstrahirt werde.[1])

Dieser Ansicht hat sich von den Kommentatoren Woedtke angeschlossen[2]), wie auch dieselbe nicht ohne Einfluß auf die Rechtssprechung des Reichsversicherungsamtes geblieben ist. Denn während in früheren Entscheidungen des Reichsversicherungsamtes[3]) sich ausdrücklich gegen das Requisit einer besonderen Unfallgefahr des Betriebes erklärt ist, haben spätere Entscheidungen sich der Rosin'schen Ansicht erheblich zugeneigt, wenn nicht ganz angeschlossen.[4]) Um so bemerkenswerther ist es dagegen wiederum, daß eine erst vor kurzem erlassene Rekursentscheidung des Reichsversicherungsamtes vom 18. Dezember 1893 sich wieder auf den früheren Standpunkt gestellt und ausdrücklich ausgesprochen hat, daß für den Begriff des Betriebsunfalles nicht erforderlich sei, daß eine Einwirkung eigenthümlicher, besonderer Gefahren des Betriebes vorliege.[5])

---

[1]) Rosin, Betriebsunfall S. 329 ff.; Arbeiterversicherung Bd. I § 44 S. 279 und 280.

[2]) Comm. zum UVG. Anm. 16 zu § 1 des UVG. S. 86 (4. Aufl.)

[3]) S. insbes. A. N. II S. 150, ferner RE. vom 8. Nov. 1886 im Handbuch der UV. S. 31; auch RG. Bd. 11 S. 146.

[4]) S. die bei Rosin, Bd. I § 44 S. 282 Anm. 36 alleg. Entsch. des RVA. in A. N. IV S. 176, III S. 375; VI S. 197, 198, 508; ferner VII S. 261. — Auch bay. LVA., Bd. II S. 67, IV S. 24, V 121, 126 und 146: „wenn sie in der Art und Weise ihrer Vornahme von dem Zwang und Banne des Betriebes beeinflußt und mit den demselben eigenthümlichen Gefahren umgeben sind." — Auch RG. Bd. 24 S. 333 mit 124.

[5]) Der Fall, den ich einer Mittheilung der „Frankfurter Zeitung" Nr. 362 vom 31. Dezember 1893 entnehme, da derselbe bis jetzt in einer Sammlung nirgends erschien, ist folgender: „Der Schornsteinfeger X. beauftragte seinen Stiefsohn Y., in einem etwa 8 km entfernten Orte Schornsteinfegerarbeiten zu verrichten. Y. kam dieser Aufforderung nach und hatte gegen Abend seine Arbeit beendigt. Er schlug darauf den Heimweg ein, betrat jedoch seine Häuslichkeit nicht mehr, sondern wurde am anderen Morgen auf dem Heimwege erfroren aufgefunden. Die Wittwe hat sodann die Berufsgenossenschaft der Schornsteinfeger um Gewährung der Hinterbliebenen-Rente angegangen, da ihr Ehemann einen Betriebsunfall erlitten habe, indem er auf einem verschneiten Wege im Hochwalde der Kälte zum Opfer gefallen sei. Die Berufsgenossen-

Trotz der scharfsinnigen Begründung Rosin's glauben wir gleichwohl der von ihm vertretenen Ansicht nicht beipflichten zu sollen. Gegen dieselbe spricht vor allem der Wortlaut des Gesetzes. Der § 1 des UVG. spricht nur ganz allgemein von dem bei dem Betriebe sich ereignenden Unfällen. Wenn auch, wie das Reichsversicherungsamt zutreffend ausführt[1]), in den besonderen Betriebsgefahren, gegen die der einzelne Arbeiter sich nicht ausreichend zu schützen vermag, ein Hauptbeweggrund für den Erlaß der Unfallversicherungsgesetze zu erkennen ist, so beschränken doch die Gesetze selbst die Entschädigungsberechtigung des Verletzten nicht auf die Fälle von Beschädigungen durch besondere Betriebsgefahren, sondern gewähren Entschädigung für die Folgen aller „bei dem Betriebe sich ereignenden" Unfälle. Wo aber der Wortlaut des Gesetzes klar und unzweideutig ist, ist es u. E. nicht zulässig, aus dem Zusammenhang des Gesetzes mit einem anderen und aus den Motiven für Erlassung desselben den Willen des Gesetzgebers anders oder einschränkender auszulegen als derselbe in dem Wortlaute des Gesetzestextes zum Ausdrucke gebracht ist. Namentlich muß es aber bei der völlig verschiedenen rechtlichen Grundlage des Haftpflichtgesetzes, welches ein auf einer obligatio ex lege beruhendes zivilrechtliches Schadensersatzgesetz ist[2]), und des Unfallversicherungsgesetzes, welches eine öffentlich rechtliche Fürsorgepflicht statuirt[3]), als unzulässig erscheinen, die

schaft lehnte ab, da Y. keinen Betriebsunfall erlitten, sondern einer Gefahr des gewöhnlichen Lebens erlegen sei. Die Berufung zum Schiedsgericht war ohne Erfolg; nach Ansicht des letzteren war der Rückweg zwar noch im Betriebe geschehen, jedoch liege ein Betriebsunfall nicht vor, da der Tod nicht durch eine Einwirkung eigenthümlicher Gefahren des Betriebes erfolgt sei. Das Reichsversicherungsamt sprach nach mehrmaliger Berathung der Wittwe die Rente zu, da Y. sich auf dem Heimweg noch im Betriebe befunden habe und auch einen Betriebsunfall erlitten habe, da für den Begriff des letzteren nicht erforderlich sei, daß eine Einwirkung eigenthümlicher, besonderer Gefahren des Betriebes dargethan werde.

[1]) A. N. II S. 250, ferner Rekursentscheidung vom 8. November 1886 im Handbuch der UV. S. 31.

[2]) Eger, Comm. zum HPG. 3. Aufl. S. 10 und 4 und die dort allegirten Entscheidungen.

[3]) Seydel, Staatsrecht Bd. V Abth. I S. 247; Piloty I S. 137.

nach dem Einen veranlaßte Einschränkung des dem Wortlaute nach gleichen Begriffs auch auf das Andere auszudehnen.[1])

Die Richtigkeit der hier adoptirten Ansicht ergibt sich hier ferner wie Piloty[2]) u. E. zutreffend nachgewiesen hat, auch durch Schlußfolgerung aus § 1 Abs. 7 des UWG., dem zufolge der Bundesrath für solche unter die Vorschrift des § 1 fallenden Betriebe, welche mit Unfallgefahr für die darin beschäftigten Personen nicht verknüpft sind, die Versicherungspflicht auszuschließen ermächtigt ist. Durch diese Bestimmung ist aber bestätigt, daß auch solche Betriebe, welche keine besondere Unfallgefahr bergen, zu den versicherungspflichtigen Betrieben zählen. Es wäre nun, wie Piloty weiter richtig bemerkt, offenbar ungereimt, wenn Personen, die in Betrieben ohne besondere Unfallgefahr beschäftigt sind, einerseits ipso iure versichert, andererseits aber nur gegen solche Unfälle versichert wären, welche durch die besondere Gefährlichkeit des Betriebes verursacht wären.[3])

[1]) Seydel, l. c. S. 336, Piloty, Bd. I S. 207, 208.

[2]) Piloty l. c. S. 208, 209; dagegen Rosin, Bd. I § 44 S. 281 Anm. 33.

[3]) Piloty, Bd. I S. 209. Rosin (Bd. I § 44 S. 281 Anm. 33) gibt das thatsächliche Vorhandensein dieser Ungereimtheit auch zu, bemerkt aber, daß die Letztere ja gerade durch die Bestimmung in § 1 Abs. 7 des UWG. beseitigt werden soll. Dabei übersieht er aber, daß unter den Betrieben in § 1 Abs. 7 des UWG. nicht einzelne Betriebe, sondern Betriebszweige, Betriebsarten verstanden sind (Woedtke, Comm. Anm. 32 und 33 zu § 1 des UWG. und A. N. III S. 26, sowie die Motive S. 43), also für einzelne Betriebe, welche mit einer besonderen Unfallgefahr nicht verbunden sind und diesen ausgeschlossenen Betriebszweigen nicht angehören, diese Ungereimtheit doch bestehen bleiben würde, und daß ferner auch für solche Betriebsarten, bezüglich welcher der Bundesrath von der Ermächtigung keinen Gebrauch macht, diese Ungereimtheit weiter bestehen würde. Bis jetzt hat auch der Bundesrath von seiner Befugniß keinen Gebrauch gemacht. Rosin imputirt dem Gesetzgeber nichts Anderes, als daß derselbe bewußt eine ungereimte, um nicht zu sagen widersinnige, Bestimmung getroffen habe, indem er in § 1 Abs. 1 des UWG. nur die mit einer besonderen Gefährlichkeit verbundenen Betriebe versichert haben wollte, in Abs. 7 desselben Paragraphen aber die Ausschließung der mit einer besonderen Gefährlichkeit nicht verbundenen Betriebe von dieser Versicherungspflicht habe zulassen wollen. Solche Widersinnigkeiten dem Gesetzgeber zu unterschieben, geht ohne zwingenden Grund aber nicht an.

Wenn nun der erforderliche Zusammenhang zwischen Unfall und Betrieb in örtlicher, zeitlicher und kausaler Beziehung vorhanden ist, so ist es gleichgiltig, ob der Verletzte bezw. Getödtete im Augenblicke des Unfalles gerade eine Betriebsthätigkeit thatsächlich vorgenommen hat oder nicht. Denn die Beschäftigung des Verunglückten im einzelnen Falle ist gegebenen Falls für die Feststellung, ob der Zusammenhang in der geforderten dreifachen Hinsicht gegeben sei, von großer Bedeutung, immer ist sie aber nur ein Mittel zum Zwecke, nicht ein erforderliches Begriffsmerkmal[1]). Es liegt deshalb ein Betriebsunfall auch dann vor, wenn der Unfall auf dem Wege von und zur Stätte der dienstlichen Wirksamkeit sich ereignet, soferne nur dieser Weg über die Betriebsstätte selbst führt. Denn in diesem Falle ist nach den obigen Ausführungen sowohl der örtliche und zeitliche Zusammenhang gegeben, als auch regelmäßig der ursächliche, indem der Betrieb mitbedingend für den Eintritt des Unfalls gewesen sein wird.[2])

Es soll hier noch ein Fall berührt werden, an dem der Begriff „Beschäftigung beim Betriebe", sowie das dreifache Erforderniß des Zusammenhanges zwischen Unfall und Betrieb in örtlicher, zeitlicher und kausaler Hinsicht nach den vorstehenden Ausführungen erprobt werden soll, und zwar deshalb, weil dieser Fall in der Praxis eine andere Auffassung gefunden hat.

Ein statusmäßiger Bediensteter der k. Staatseisenbahnverwaltung hat wegen eingetretener Zugsbelastung den Zug a von der Station X nach Y als Bremser zu begleiten und von der Station Y mit dem nächsten Zuge, ohne besondere Dienstesverrichtung bei dem letzteren, unentgeltlich wieder nach X zurückzukehren; auf dieser Rückkehr erleidet er bei einem Zugszusammenstoße einen tödtlichen Unfall.

Es wurde in einem solchen Falle Seitens der Hinterbliebenen geltend gemacht, daß ihnen Ansprüche aus dem Haftpflichtgesetze zu-

---

[1]) Piloty, Bd. I S. 211; b. Landesversicherungsamt Bd. I Nr. 3, Entsch. 23; A. N. IV S. 83 Weg von einem Gebäude der Betriebsanlage zu einem andern, um das Gehalt zu erheben).

[2]) S. über die Zugehörigkeit der Zurücklegung des Weges zur Arbeit auf der Betriebsstätte zum Betrieb die Ausführungen oben S. 72; sowie A. N. II S. 250; III 134, 147; IV; S. 214; VII 193; bayer. Landesversicherungsamt V S. 92 und 96, 113, 159, 160.

ſtünden, da der Getödtete nicht „im Dienſte einen Betriebsunfall“ erlitten habe, ſondern als gewöhnlicher Paſſagier bei dem Betriebe der Eiſenbahn getödtet worden ſei, indem mit der Ankunft desſelben in Y ſein Dienſt beendet geweſen ſei und er auf der Rückfahrt zu der Eiſenbahnverwaltung in keinem anderen Verhältniſſe geſtanden habe als ein in deren Dienſten überhaupt nicht ſtehender Dritter.

Dieſe Begründung halten wir nicht für richtig.

Daß der Getödtete beim Betriebe der Eiſenbahn beſchäftigt war, iſt ohne Zweifel, und daß er „bei dieſer Beſchäftigung“ einen „Betriebsunfall“ erlitt, wie dies nach den oben dargelegten Ausführungen [1]) erforderlich iſt, wird ebenſo unbedenklich anzunehmen ſein.

Der Verunglückte befand ſich auf der Rückkehr noch im Betriebe, d. h. örtlich und zeitlich im Banne desſelben. Es liegt in der Natur des über weite Strecken ſich ausdehnenden Eiſenbahnbetriebes, daß die Thätigkeit bald in dieſer, bald in jener Richtung ausgeübt werden muß, und daß, wenn die Dienſtleiſtung eines Bediensteten an einem beſtimmten Orte nicht mehr nöthig iſt, derartige Einrichtungen der freien Rückbeförderung an den Wohnort, wie hier der Fall, getroffen ſein müſſen. Ein ſolcher zurückkehrender Bediensteter iſt dann nicht im Verhältniſſe eines Fahrgaſtes zur Eiſenbahnverwaltung, ſondern in dem eines noch auf der Betriebsſtätte und auf dem Wege von der Arbeit befindlichen, im Dienſte der Eiſenbahnverwaltung auch auf dieſer Rückkehr noch ſtehenden Angeſtellten; er befindet ſich noch örtlich und zeitlich im Banne des Betriebes. Denn die Betriebsſtätte iſt in dieſem Falle, wie oben [2]) ausgeführt, überall da, wo eben eine Betriebsthätigkeit ausgeübt wird; der zeitliche Zuſammenhang mit dem Betriebe aber iſt um deswillen gegeben, weil auf dieſer Rückkehr die Arbeits- oder Dienſtzeit noch nicht beendet war, da auch auf der Rückfahrt der betreffende Bedienſtete berufen und verpflichtet war, bei Unregelmäßigkeiten im Betriebe zu deren Beſeitigung mitzuhelfen und, wenn nothwendig, z. B. bei plötzlicher Verhinderung eines anderen gleichartigen Bediensteten während der Fahrt oder bei unterwegs eintretender, ver-

[1]) S. S. 71 ff.

[2]) S. S. 72.

mehrtes Personal erfordernder Zugsverstärkung, sofort aktiv thätig einzugreifen; es wird diese Rückkehrzeit deshalb auch nicht als dienstfreie Zeit von der Eisenbahnverwaltung angerechnet und daher bei Berechnung der für das Fahrpersonal bei Dienstreisen zu gewährenden Vergütung, wie Kilometer- und Ausbleibstundengelder, mit in Betracht gezogen.

Daß im Augenblicke des Unfalles gerade eine Betriebsthätigkeit faktisch ausgeübt wurde, ist, wie oben ausgeführt[1]), zur Annahme eines Betriebsunfalles aber keineswegs erforderlich.

An dem Vorhandensein eines kausalen Zusammenhanges zwischen dem Unfalle und dem Eisenbahnbetriebe kann im vorliegenden Falle ohnehin kein Zweifel bestehen, so daß demnach die Voraussetzungen des § 1 des FG. und des § 1 der Allerh. Vdg. vom 10. März 1891 ohne Zweifel gegeben waren.[2]).

---

[1]) S. S. 82.

[2]) S. Reichsversicherungsamt bei Reger, Entscheidung der Gerichts- und Verwaltungsbehörden ꝛc. Bd. XII S. 103 (Unfall eines Trambahnschaffners bei der ihm nach Ablieferung seiner Tageseinnahme und des Fahrkartenbestandes zustehenden freien Rückfahrt von dem Betriebsbureau nach seiner Wohnung); bayer. Landesversicherungsamt I Nr. 3 Entsch. 23; V S. 159, 160 (Rückkehr nach Hause nach Ablieferung des den Arbeitern auf das Feld nachgetragenen Mahles). — S. auch die S. 79 allegirte Entsch. des Reichsversicherungsamtes vom 18. Dezember 1893. — Bei Begründung der hier vertretenen entgegengesetzten Meinung hat man sich auch auf die Bestimmung in § 483 und § 484 Abs. 2 der „Instruktion für den Fahrdienst auf den k. b. Staatseisenbahnen" berufen, wo gesagt ist, daß „außer Dienst ohne Vorweis nach seinem Stationsorte zurückkehrendes Personal sich vor Zugsabgang . . . . zu melden habe." Es ist aber auf den ersten Blick klar, daß diese Bestimmung, welche lediglich eine Kontrole über die taxfreie Benützung der Eisenbahn schaffen wollte, eine Begriffsbestimmung darüber, wann ein „im Dienste" erlittener Betriebsunfall vorliege, nicht aufstellen konnte und wollte. Einerseits ist jene Bestimmung der seit 1. Oktober 1883 in Giltigkeit befindlichen Fahrdienstinstruktion älter als das Fürsorgegesetz, andererseits ist der Zweck der Fahrdienstinstruktion nur auf sichere und geordnete Durchführung des Zugsdienstes gerichtet, nicht darauf, genaue Ausscheidung zu treffen, wann Personal noch „im Dienste" und wann „außer Dienst stehend" zu betrachten sei. Jene Bezeichnung „außer Dienst zurückkehrendes Personal" ist nur gebraucht, um dasselbe von dem in erster Linie aktive Thätigkeit beim Zuge verrichtenden Personale zu unterscheiden.

Aus den bisherigen Ausführungen über den Begriff des Betriebsunfalles im Sinne des Unfallversicherungs- und des Fürsorgegesetzes ergibt sich, daß dieser Begriff wesentlich verschieden ist von dem im Sinne des § 1 des HPfG. Denn wie unter „Eisenbahnbetrieb" im Sinne des Haftpflichtgesetzes nur diejenigen Thätigkeiten zu verstehen sind, welche diesem Betriebe die ihm eigenthümliche Gefährlichkeit gegenüber den übrigen Transportbetrieben verleihen[1]), so liegt auch ein Betriebsunfall im Sinne des § 1 des HPfG. nur dann vor, wenn der Unfall durch die vorstehend erwähnte besondere Gefährlichkeit veranlaßt wurde.

Weder ein Unfall, der mit dem Eisenbahnbetriebe überhaupt in örtlichem, zeitlichem und ursächlichem Zusammenhange steht, noch ein solcher, bei welchem der Betroffene in einer das von Rosin für das Unfallversicherungsrecht verlangte Maß der Unfallgefahr des täglichen Lebens übersteigenden Weise den Betriebsgefahren ausgesetzt war, genügt für die Annahme eines Betriebsunfalles im Sinne des Haftpflichtgesetzes, sondern nur ein solcher, welcher mit der dem Eisenbahnbetriebe innewohnenden besonderen und ihn hiedurch von anderen noch so nahe stehenden und verwandten Betrieben unterscheidenden Unfallgefahr in Zusammenhang steht. Es ist dieser Standpunkt in unverrückter Weise sowohl von dem Reichsoberhandelsgerichte und dem Reichsgerichte als von anderen deutschen Gerichtshöfen festgehalten und auch in der Theorie überwiegend anerkannt worden.[2])

Danach wird ein Betriebsunfall im Sinne des Haftpflichtgesetzes auch stets ein solcher im Sinne des Fürsorgegesetzes sein, nicht aber umgekehrt.

---

[1]) S. S. 55 oben und die dort citirte Literatur.

[2]) S. ROHG. Bd. 23 S. 1; RGer. Bd. 1 S. 52, Bd. 2 S. 85, Bd. 14 S. 26; ferner RGer. bei Eger, eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. I S. 243, VI S. 56; bayer. Oberst. LG. Bd. 13 S. 291 f.; Eger, Comm. zum HPfG. S. 8 ff. (3. Aufl.); Endemann, Comm. zum HPfG. S. 35 (3. Aufl.); Rosin, Betriebsunfall S. 322 und Arbeiterversicherung Bd. I § 44 S. 280; Piloty, Bd. I S. 206. — Daß diese Gefahren solche seien, welche nicht auch bei anderen Betrieben vorkommen können, ist nicht erforderlich, RGer. Urtheil vom 29. Februar 1892 bei Bolze, Praxis des Reichsgerichts, Bd. 14 S. 131 und bei Eger, eisenbahnrechtl. Ensch. Bd. IX. S. 163.

IV. Was nun den Beweis des Vorliegens eines Betriebsunfalles im Sinne des Fürsorgegesetzes und der Allerh. Verordnung vom 19. März 1891, sowie des eingetretenen Schadens anlangt, so gilt hier, da es sich um im ordentlichen Rechtswege verfolgbare Ansprüche [1]) handelt, wie bei allen anderen, im Civilrechtswege zu verfolgenden Ansprüchen, das in § 259 und 260 der CPO. statuirte Prinzip der freien Beweiswürdigung des Richters, wonach derselbe unter Berücksichtigung des gesammten Inhaltes der Verhandlung und des Ergebnisses einer etwaigen Beweisaufnahme und unter Würdigung aller Umstände nach freier Ueberzeugung zu entscheiden hat. Dieses Prinzip der freien Beweiswürdigung des Richters wird in Fällen der vorliegenden Art insbesondere seine praktische Bedeutung erhalten bei Frage nach dem Vorliegen des erforderlichen Kausalzusammenhanges zwischen dem Unfalle und dem Betriebe, da der Kausalzusammenhang nicht ein sinnlich wahrnehmbarer Vorgang ist, sondern nur durch Schlußfolgerungen aus anderen Thatsachen entnommen werden kann. Ob die Beschäftigung des Verunglückten mit eine Bedingung für den Eintritt des Unfalles gesetzt hat, kann nur auf Grund logischer Denkoperation und Schlußfolgerung beantwortet werden. Diese Schlußfolgerung muß aber nicht eine absolut strenge, jede Möglichkeit einer anderen Entstehungsursache des Unfalles geradezu ausschließende sein, sondern es genügt, um einen Betriebsunfall anzunehmen, daß der Richter nach dem gesammten beigebrachten Prozeßmaterial die allgemeine Ueberzeugung gewinnt, daß nach den Grundsätzen der Erfahrung und Logik der Zusammenhang zwischen dem Unfall und dem Betriebe vorhanden sei. Es wird daher die hohe Wahrscheinlichkeit des Vorliegens eines kausalen Zusammenhanges für den Richter zur Annahme eines Betriebsunfalles hinreichen.[2])

[1]) S. S. 116 unten.

[2]) S. RGer. Bd. 6 S. 357; Bd. 9 S. 418; Bd. 10 S. 66; Seuffert. Comm. zur Civilprozeßordnung, §§ 259 und 260 (5. Aufl.); den gleichen Grundsatz hinsichtlich des Unfallversicherungsrechtes über Beweiswürdigung durch die Schiedsgerichte und Versicherungsämter hat das Reichsversicherungsamt konstant festgehalten, s. A. N. II S. 228, 251; III. S. 8, 147; IV S. 84, 280, 189; V 189; ebenso bayer. Landesversicherungsamt V S. 17, 23. — Hinsichtlich des Haftpflichtgesetzes: ROHG. Bd. 21 S. 9; RGer. Bd. 3 S. 21; Eger, Comm. zum

Durch diese Bestimmung der §§ 259 und 260 der CPO. über die freie Beweiswürdigung sind aber die Vorschriften des Civilrechtes über Beweislast keineswegs beseitigt worden. Der Richter ist daher unzweifelhaft berechtigt, strikte Beweisführung nach den Bestimmungen der Civilprozeßordnung zu fordern, falls er bei pflichtgemäßem Ermessen sich nicht entschließen kann, eine Thatsache als wahr oder nicht wahr anzunehmen[1]). Bleibt eine zu beweisende Thatsache in solchem Falle unbewiesen, so gereicht dies derjenigen Partei zum Schaden, welcher die Beweislast bezüglich dieser Thatsache oblag. Als allgemeine Regel über die Beweislast gilt nun der Satz: probatio incumbit ei, qui dicit, non qui negat.[2])

Der einen Entschädigungsanspruch erhebende verletzte Beamte oder Bedienstete, bezw. dessen Hinterbliebenen müssen demnach vor Allem im Bestreitungsfalle das Vorhandensein eines Betriebsunfalles beweisen, während der Beweis der den Anspruch ausschließenden Thatsachen, z. B. daß vorsätzliches Verschulden des Verunglückten in Mitte liegt, oder daß ein auf Dienstentlassung lautendes Straf- oder Disziplinarerkenntniß ergangen sei, dem in Anspruch genommenen Beklagten obliegt.[3]) Bezüglich des dem Anspruchsberechtigten auferlegten Beweises aber hebt Rosin[4]) mit Recht hervor, daß, da sich der Begriff des Betriebsunfalles aus einer ganzen Reihe theils positiver, theils aber auch negativer Momente zusammensetzt, in Würdigung des Satzes: negativa non sunt probanda, der Anspruchsberechtigte nur diejenigen Thatbestandsmomente zu beweisen habe, welche genügen,

---

HPfG. S. 499 ff.; Endemann, Comm. zum HPfG. S. 39 Anm. 90; über die Frage siehe insbes. noch Rosin, Betriebsunfall S. 356 ff.

[1]) Seuffert, Comm. zu § 259 der CPO.; Struckmann-Koch, Comm. zur CPO. Anm. 4 S. 206 und die dort citirten Motive: „Die gesetzlichen Beweisregeln sind nicht beseitigt durch § 259 der CPO., sondern nur in ihrer rechtlichen Bedeutung verändert, indem die gesetzlichen Vorschriften den Charakter goldener Erfahrungssätze annehmen."

[2]) Windscheid, Bd. I § 133 (6. Aufl.), l. 2 D de prob. 22, 3.

[3]) Rosin, Betriebsunfall S. 359; A. R. II S. 228, 291; III S. 355; IV S. 85. vgl. auch § 1 des HPfG.: „soferne er nicht beweist, daß der Unfall" ꝛc.; Eger, Comm. S. 109.

[4]) Betriebsunfall S. 360; s. auch Woedtke, Comm. zum UVG. Anm. 17 zu § 1 S. 89.

um dem Richter das Bild eines Betriebsunfalles vor die Seele zu führen.

Zur Erleichterung des Beweises dient auch bei den hier in Frage stehenden Unfällen das in gleicher Weise wie bei Unfällen, die nach dem Unfallversicherungsgesetze zu verbescheiden sind, von der Verwaltung der k. Verkehrsanstalten eingeführte Feststellungsverfahren (rothe Unfallanzeige).

§ 5.

Höhe der Entschädigung,

a) des Verletzten selbst.

Wenn nun ein nicht pragmatischer statusmäßiger Beamter oder Bediensteter der k. b. Verkehrsanstalten einen Betriebsunfall in dem oben § 4 näher entwickelten Sinne erleidet und in Folge dessen dauernd dienstunfähig wird, so erhält er[1]) als lebenslängliche Pension $66^2/_3$ Prozent seines jährlichen Diensteinkommens, soweit ihm nicht schon auf Grund einer anderweiten landesrechtlichen Vorschrift ein höherer Pensionsbetrag zusteht.

Hat jedoch der Betriebsunfall nicht die dauernde Dienstunfähigkeit, sondern nur eine Beeinträchtigung der Erwerbsfähigkeit zur Folge, so wird, wenn früher oder später deshalb die Entlassung aus dem Dienste erfolgt, als Pension gewährt:

a) im Falle völliger Erwerbsunfähigkeit für die Dauer derselben $66^2/_3$ Prozent des jährlichen Diensteinkommens,

b) im Falle theilweiser Erwerbsunfähigkeit ein Bruchtheil der unter a) bezeichneten Pension, welcher Bruchtheil nach dem Maße der verbliebenen Erwerbsfähigkeit sich bemißt. Ist die letztere z. B. noch 50 Prozent, so beziffert sich die Pension auf $33^1/_3$ Prozent des Diensteinkommens.

Steht jedoch dem in seiner Erwerbsfähigkeit völlig oder theilweise Beeinträchtigten (lit. a und b) nach anderweiter landesrechtlicher Vorschrift ein höherer als der nach lit. a und b zu berechnende Pensionsbetrag zu, so erhält er diesen höheren Betrag.

[1]) § 1 Abs. 2 der Verordnung vom 19. März 1891 und § 1 Abs. 2 des FG

Unter „Dienstunfähigkeit" verstehen wir den Mangel der Fähigkei zur weiteren Erfüllung der Amtspflichten, unter „Erwerbsunfähigkeit" den Mangel der Kraft, sich mittels irgend einer, den Kräften, Fähigkeiten und der bisherigen sozialen Stellung des Betreffenden angemessenen Thätigkeit auf dem gesammten Gebiete des wirthschaftlichen Lebens Erwerb, d. h. materielle Güter, zu verschaffen.[1])

Für die Fälle vorübergehender Dienstunfähigkeit ist in der Verordnung vom 19. März 1891 ebenso wie in dem Reichsfürsorgegesetz eine Bestimmung nicht getroffen. Eine solche Bestimmung war aber namentlich für die durch die Verordnung vom 19. März 1891 betroffenen Personen nicht nöthig, da bei vorübergehender Dienstunfähigkeit von kürzerer Dauer der Gehalt fortbezahlt wird, dagegen, wenn der Gehalt einbezogen und die Pensionirung auf Zeit ausgesprochen wird, für diese Zeit der Dienstunfähigkeit die Pension gemäß § 1 Abs. 2 Ziff. 1 der genannten Verordnung verabreicht wird, da in einem solchen Falle wohl immer auch gänzliche Erwerbsunfähigkeit vorliegt. Etwa weitergehende landesrechtliche Ansprüche bleiben natürlich auch in diesem Falle gewahrt.

Außer der Pension werden gemäß § 1 Abs. 3 der Vdg. vom 19. März 1891 und § 1 Abs. 3 des RFG. dem Verletzten auch die noch erwachsenden Kosten des Heilverfahrens ersetzt.

Der Begriff „Kosten des Heilfahrens" ist hier ohne Zweifel in demselben Sinne zu verstehen, wie in § 5 Abs. 2 Ziff. 1 des UVG. vom 6. Juli 1884 und § 6 Abs. 1 Ziff. 1 des land- und forstwirthschaftlichen UVG. vom 5. Mai 1886. Derselbe umfaßt aber nicht bloß, wie Landmann, Comm. z. UVG., Anm. 3 zu § 5 und Anm. 8 zu § 1 FG. und Rasp, Comm. z. landw. UVG., Anm. 1

---

[1]) S. Motive zu § 1 des FG. bei Landmann, Comm., Anm. 5 zu § 1; Eger, HPG. 3. Aufl. S. 313; A. N. IV S. 70, 291; VI S. 597; IX S. 96 (Sonderausgabe); bayer. Landesversicherungsamt V S. 92; Piloty, Bd. II S. 516 und 519; Rosin, Bd. I § 51 S. 330 ff.; Entscheidungen des bayer Verwaltungsgerichtshofes Sammlung Bd. VIII S. 231; Graef-Trutzer, Comm. zum landw. UVG. S. 40 und das dort citirte Urtheil des Reichsgerichts.

zu § 6 [1]) mit Recht bemerken, diejenige Krankenunterstützung, welche nach § 6 Abs. 1 Ziff. 1 des Krankenversicherungsgesetzes vom 15. Juni 1883 / 10. April 1892 zu gewähren ist und in „freier ärztlicher Behandlung, Arznei, sowie Brillen, Bruchbändern und ähnlichen Heilmitteln" [2]) besteht, sondern alle nicht bloß zur Erhaltung des Lebens, vielmehr auch zur Hebung der körperlichen Gesundheit und der Funktionen der einzelnen Glieder des Körpers dienenden Heilmittel.

Deshalb müssen die Kosten für erforderliche Badereisen, künstliche Gliederund ähnliches kostspieligeres Heilverfahren als unter obigem Begriff stehend erachtet werden. Der Begriff „Kosten des Heilverfahrens" im Sinne des FG. und der Vdg. vom 19. März 1891 ist demnach auch identisch mit dem Begriffe „Heilungskosten" im Sinne des § 3 des RHPG. [3]).

Wir vermögen deshalb der vom Reichsversicherungsamte in einer Rekursentscheidung vom 16. Januar 1891 [4]) vertretenen Ansicht, - - welche bei Gleichheit des Begriffes „Ersatz der Kosten des Heilverfahrens" im Unfallversicherungsgesetze und Fürsorgegesetze sich gleichmäßig auch auf letzteres bezieht —, daß nämlich die Berufsgenossenschaften weder zur Lieferung noch zur Instandsetzung und Erneuerung künstlicher Gliedmassen verpflichtet seien, nicht beizutreten. Das Reichsversicherungsamt neigt in dieser Entscheidung zu der - - allerdings nicht direkt ausgesprochenen — Meinung hin, daß unter den Kosten des Heilverfahrens im Sinne des UVG. nur die eines nach § 6 Abs. 1 des KVG. zu gewährenden Heilverfahrens zu verstehen seien, eine Ansicht, die, wie erwähnt, wohl als unrichtig bezeichnet werden muß. [5])

[1]) Ebenso Graef, UVG. S. 29: Graef-Trutzer, landw. UVG. S. 39: Woedtke, UVG. S. 121 Anm. 3, Graef, FG. S. 14, Rosin, Bd. I § 49, S. 320 f.; Piloty, Bd. II S. 532.

[2]) Vgl. hierüber Reger-Heule, Krankenversicherungsgesetz, 5. Aufl. Anm. 8 zu § 6 und die dort citirten Entscheidungen.

[3]) Vgl. Endemann, HPG. III. Aufl. S. 96, dann insbesondere wegen der künstlichen Körpertheile Reichsgerichtsurtheil vom 13. April 1880 bei Endemann l. c. und Eger, Haftpflicht, Comm., 3. Aufl. S. 307.

[4]) Bei Eger, eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. VIII S. 209.

[5]) Auch in anderen Entscheidungen hat das Reichsversicherungsamt sich direkt dahin ausgesprochen, daß die Kosten der Beschaffung und Instandhaltung künst-

Der Genuß der nach den vorstehenden Ausführungen zu reichenden Unfallpensionen steht auch dem im Auslande (d. h. außerhalb des deutschen Reiches) sich aufhaltenden Pensionsberechtigten zu, so lange derselbe das deutsche Indigenat besitzt. Im Falle des Verlustes des letzteren und bis zur etwaigen Wiedererlangung desselben aber ist der Genuß der Unfallpension im Auslande von einer besonderen höchsten Bewilligung abhängig.[1]) Diese Bestimmung, welche sich in § 6 der Allerh. Vdg. vom 30. November 1886 nur hinsichtlich der Renten der Hinterbliebenen in einer wegen ihrer dortigen Ausdehnung allerdings unzulässigen Weise[2]) befindet, ist mit Rücksicht auf die Bestimmung in § 57 Abs. 1 des RBG. vom 31. März 1873, wonach der Bezug der Pension eines Reichsbeamten ruht, wenn und so lange derselbe das deutsche Indigenat nicht mehr besitzt, in die Verordnung vom 19. März 1891 aufgenommen und muß als zulässig anerkannt werden, da diejenigen Beschränkungen des Pensionsbezuges, welche dem nach dem Fürsorgegesetze pensionirten Reichsbeamten gegenüber zulässig sind, auch dem Unfallpension beziehenden bayerischen Verkehrsbeamten auferlegt werden können, jene in dem Reichsbeamtengesetze enthaltene Beschränkung aber durch den § 7 des RFG. aufrecht erhalten ist. Uebrigens ist die hier in Frage stehende Bestimmung des § 1 Abs. 4 und Art. XXIV § 22 der Vdg. vom 19. März 1891 bezw. der Dienstespragmatik vom 1. Januar 1805 nicht einmal so weit gehend wie jene in § 57 Ziff. 1 des RBG., da nach den ersteren Bestimmungen die Pension nicht überhaupt ruht, sondern erst, wenn die höchste Bewilligung zur Auszahlung in's Ausland nicht erfolgt.

b) der Hinterbliebenen.

Wenn eine zur Klasse der nicht pragmatischen statusmäßigen Beamten oder Bediensteten der k. b. Verkehrsanstalten gehörige Person einen Betriebsunfall in dem in § 4 oben näher entwickelten Sinne

licher Gliedmassen, deren Gebrauch die Heilung zu fördern in der Regel nicht bestimmt ist, von Ausnahmsfällen abgesehen, nicht mehr zu den Kosten des Heilverfahrens gehören; siehe Handbuch der Unfallversicherung Anm. 11 zu § 5 S. 134.

[1]) § 1 Abs. 4 der Verordnung vom 19. März 1891 und Art. XXIV § 22 der Dienstespragmatik vom 1. Januar 1805.

[2]) Vgl. S. 18 und 36 dieser Abhandlung.

erleidet und in Folge dieses Betriebsunfalles verstirbt, so erhalten die Hinterbliebenen derselben ein Sterbegeld und eine Rente.[1])

Das Sterbegeld ist gleich dem Betrage des einmonatlichen Diensteinkommens des Verstorbenen, oder, wenn derselbe bereits im Genuß einer Unfallpension war, dem Betrage der einmonatlichen Pension desselben, beträgt jedoch mindestens 30 Mark. Durch Gewährung des Sterbegeldes kommt ein den Hinterbliebenen nach anderweiter landesrechtlicher Vorschrift etwa zustehender Anspruch auf das Sterbenachmonatratum in Wegfall.

Die Rente dagegen beträgt:

a) für die Wittwe bis zu deren Tod oder Wiederverheirathung 20 Prozent des jährlichen Diensteinkommens des Verstorbenen, jedoch nicht unter 160 Mark und nicht mehr als 1600 Mark. Ein Anspruch der Wittwe ist jedoch ausgeschlossen, wenn die Ehe erst nach dem Unfalle geschlossen worden ist.[2]) Voraussetzung des Anspruches der Wittwe ist ferner, daß dieselbe in bürgerlich rechtsgiltiger Ehe mit dem Verunglückten verheirathet war. Thatsächliche Trennung der Eheleute ohne Scheidung ist für den Rentenanspruch der Wittwe unschädlich.[3]) Die dem Bande nach geschiedene Ehefrau kann dagegen nicht Wittwe ihres früheren Ehemannes werden, hat also auch keinen Rentenanspruch.[4]) Mit der Wiederverheirathung fällt die Wittwenrente ohne Weiteres weg; eine Abfindung der Wittwe für den Fall der Wiederverheirathung in Kapital ist in der Verordnung vom 19. März 1891 und dem Fürsorgegesetze — im Gegensatze zur Bestimmung in § 6 des UVG. — nicht statuirt.[5])

---

[1]) § 2 der Verordnung vom 19. März 1891 und § 2 des FG.

[2]) Anders nach Haftpflichtgesetz, (s. Entsch. des RGer. Bd. I Nr. 25) und nach Unfallversicherungsgesetz (s. Reichsversicherungsamt A. N. Bd. IX S. 158).

[3]) A. N. IV S. 230; Seydel, Staatsrecht, Bd. V Abth. 1 S. 340, Woedtke, UVG. S. 143, Anm. 6.

[4]) Vgl. noch Rosin, Arbeiterversicherung, Bd. I S. 324 Nr. 3 und Seite 474 Nr. 12, Piloty, Bd. II S. 503 Anm. 2.

[5]) Vgl. übrigens hinsichtlich der rechtl. Natur dieser Abfindungssumme nach § 6 des UVG. und den Einfluß derselben auf die Kinderrenten eine sehr interessante Entscheidung des Reichsversicherungsamtes vom 13. November 1888 A. N. V Nr. 7 S. 162 und bei Eger, eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. VII S. 24.

Nach Haftpflichtgesetz fällt mit der Wiederverheirathung der Wittwe die Rente nicht ohne Weiteres weg, sondern es kommt darauf an, ob durch die Wiederverheirathung die Wittwe einen in gleichem Maße ihr Unterhalt Gewährenden gefunden hat, wie dieser Unterhalt ihr dem Eisenbahnfiskus gegenüber gesichert worden ist. Gegebenen Falls tritt dann nur eine Minderung der Rente ein.[1])

b) Für jedes Kind bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres oder bis zur etwaigen früheren Verheirathung, sofern die Mutter lebt, 75 Prozent der Wittwenrente, und soferne die Mutter nicht lebt, die volle Wittwenrente.

Zu den Kindern zählen die von der Ehefrau des Verunglückten in rechtsgiltiger Ehe innerhalb des Nativitätstermines geborenen[2]), ferner die den ehelichen Kindern gleichgestellten legitimirten (per subsequens matrimonium oder per rescriptum principis) Kinder[3]), die arrogirten und adoptirten, sowie die vereinkindschafteten Kinder.[4]) Streitig ist, ob in § 6 Abs. 1 Ziff. 2 a des UVG. und in § 2 Abs. 1 Ziff. 2 a des FG. unter dem Ausdrucke Kinder auch die unehelichen Kinder eines Mannes bezw. Beamten und sodann dessen Enkel zu verstehen seien. Beide Fragen müssen u. E. in verneinendem Sinne entschieden werden.

Was zunächst die außerehelichen Kinder betrifft, so hat man die Rentenberechtigung derselben dann, wenn die Vaterschaft des Verunglückten von ihm anerkannt oder durch gerichtliches Urtheil festgestellt ist, angenommen und dies aus den Bestimmungen des bürgerlichen Rechtes über die Alimentationspflicht des außerehelichen Vaters sowie aus einer Aeußerung des Berichtes der Reichstagskommission über Abänderung der Bestimmung in § 6 Abs. 1 Ziff. 2 a UVG., letzter Satz, wonach zwar der Anspruch der Wittwe, nicht aber jener

---

[1]) Vgl. hierüber Eger, HPG. III. Aufl. S. 371 ff. und die dort citirten Urtheile.

[2]) Windscheid, Bd. II § 521, bayer. Landrecht Theil I c IV § 9 Ziff. 2.

[3]) Windscheid, l. c. § 522; bayer. Landrecht Theil I c V § 9.

[4]) Windscheid, l. c. § 523 und 524; bayer. Landrecht Theil I c V § 10 Ziff. 7 und § 11. — Preuß. Landrecht II 2 § 732; bayer. Landrecht Theil I c V § 12. — Woedtke, Comm., Anm. 9 zu § 6 des UVG.; Rosin, Bd. I § 66 S. 474, Piloty, Bd. II S. 503.

der Kinder bei Eingehung der Ehe erst nach dem Unfall ausgeschlossen sein soll, gefolgert. [1])

Diese Gründe können aber nicht durchschlagend sein.

Es spricht dagegen sowohl der Wortlaut des § 6 des UVG. und § 2 des FG., als auch der Geist der beiden Gesetze.

Schon der Ausdruck „Hinterbliebene" deutet, wie das Reichsversicherungsamt in einer Plenarentscheidung [2]) zutreffend bemerkt, darauf hin, daß darunter nur die Angehörigen des Verstorbenen, Wittwe, eheliche Kinder und Aszendenten, gemeint seien, da man nur hinterlassen könne, was einem gehöre, dies aber bei den unehelichen Kindern eines Mannes nicht der Fall sei, da diese nur einen Alimentationsanspruch gegen den außerehelichen Erzeuger haben, nicht aber in die Familie desselben treten, noch auch zu ihm selbst in einem Familienverhältnisse stehen [3]). Daraus würde sich aber bei gegentheiliger Auslegung des Gesetzes die Konsequenz ergeben, daß die im Familienverbande des Verstorbenen stehenden Aszendenten den unehelichen Kindern gemäß § 6 Abs. 2 des UVG. und § 2 Abs. 2 des FG. nachstehen würden, was unmöglich der Wille des Gesetzgebers sein könne.

Aus der gegentheiligen Auffassung würden sich sodann geradezu absurde Schlußfolgerungen ergeben, die man ohne Noth dem Gesetzgeber nicht imputiren darf. In § 2 des FG. ist nämlich bestimmt, daß als Rente für jedes Kind . . ., soferne die Mutter lebt, 75 Prozent der Wittwenrente und, soferne die Mutter nicht lebt, die volle Wittwen-

---

[1]) Landmann, Comm. zum UVG. Anm. 5 zu § 6 unter Bezug auf Roth, bayer. Civilrecht Bd. I § 86; Piloty II S. 503. — Kommissions-Bericht S. 17 bei Woedtke, Anm. 12 § 6 des UVG., bei Landmann, Comm. UVG. § 6 Anm. 10. In dem Berichte ist gesagt, daß man die im Entwurf geplante Ausschließung der Kinder vom Rentenanspruch im Falle des Abschlusses der Ehe nach dem Unfall beseitigte, um die Kinder günstiger zu stellen als die Wittwe „und zwar sowohl in dem Falle als sie (die Kinder jener Ehe entsprossen als in dem anderen, daß sie durch die Eheschließung nachträglich legitimirt, wie endlich in dem immerhin möglichen dritten Falle, daß sie ohne vorausgegangene Eheschließung von dem Verstorbenen als seine Kinder ausdrücklich anerkannt sind."

[2]) A. N. II S. 129 ff.; ebenso Rosin, Bd. I S. 474 Note 16.

[3]) Windscheid, Pand. Bd. II § 522, insbes. Anm. 7; bayer. Landrecht Theil I c 3 § 2 Ziff. 3.

rente zu gewähren sei. Würde man nun auch die außerehelichen Kinder eines Getödteten als entschädigungsberechtigt anerkennen, so würde sich bei dem immerhin leicht möglichen Falle, daß ein Verunglückter eine Wittwe mit ehelichen Kindern, sowie ein von ihm anerkanntes außereheliches Kind, dessen Mutter bereits todt ist, hinterläßt, als Resultat ergeben, daß die ehelichen Kinder bloß 75 Prozent der Wittwenrente erhielten, während das außereheliche Kind die volle Wittwenrente erhielte; es würde demnach in einem solchen Falle das uneheliche Kind nicht nur dieselbe Rente wie die Wittwe und eine höhere wie die ehelichen Kinder erhalten, sondern auch durch seine Konkurrenz gegebenen Falls die Größe der Rente der Wittwe und der ehelichen Kinder schmälern, während doch einerseits nach dem Wortlaute des § 2 des FG. und der Absicht des Gesetzgebers die Wittwenrente stets höher als die eines Kindes sein soll, andererseits auch sonst nach bürgerlichem Rechte die ehelichen Kinder überall vor den unehelichen ein Vorrecht haben.[1])

Wenn im § 2 des FG. nicht ausdrücklich „eheliche Kinder" gesagt ist, so hat dies seinen Grund darin, daß unter dem Ausdrucke „Kind" auch die legitimirten und adoptirten Kinder, welche überall den ehelichen gleichgestellt sind, verstanden werden wollten und auch sonst in den Gesetzen, so insbesondere in dem Reichsreliktengesetze vom 20. April 1881, unter dem Ausdrucke Kinder nur die ehelichen und die diesen gleichgestellten, nicht aber die außerehelichen verstanden werden.[2])

[1]) Vgl. insbes. bezügl. des Erbrechtes nach gemeinem Rechte Windscheid, Bd. III § 574 S. 135, RG. Bd. 12 S. 227; Seuffert, Arch. Bd. 46 S. 163 (wo ein Intestaterbrecht der unehelichen Kinder gegenüber dem sie anerkennenden außerehelichen Vater überhaupt nicht für das Gebiet des gemeinen Rechts anerkannt ist); bayer. Landrecht Theil III c 12 § 2 Ziff. 11. — Anderer Ansicht Piloty II S. 503, der die unehelichen Kinder den ehelichen gleichgestellt wissen will, nachdem das Gesetz nicht unterscheide und auch die Motive diese Unterscheidung als beabsichtigt nicht irgendwie andeuten. Dagegen kommt zu bemerken, daß, wie erwähnt, auch andere Gesetze unter dem Ausdrucke „Kinder" nur die ehelichen und die diesen gleichgestellten verstehen, und daß aus den Verhandlungen der Kommission und des Reichstags gerade das Gegentheil der Piloty'schen Ansicht folgt; s. hierüber die folgende Anmerkung sowie S. 96 f.

[2]) S. Gesetz betr. die Fürsorge für die Wittwen und Waisen der Reichsbeamten der Civilverwaltung vom 20. April 1881, § 7, wo überhaupt nur die ehelichen und die durch nachgefolgte Ehe legitimirten als pensionsberechtigt an-

Daß der Gesetzgeber hinsichtlich des mit dem Fürsorgegesetz in dieser Hinsicht übereinstimmenden Unfallversicherungsrechtes nur an eheliche Kinder gedacht hat, geht auch aus den Reichstagsverhandlungen, sowie aus dem Wortlaute der ursprünglichen Regierungsvorlage hervor.

Schon der erste im Jahre 1881 vorgelegte Entwurf[1]) eines Gesetzes, betreffend die Versicherung der in Bergwerken, Fabriken und anderen Betrieben beschäftigten Arbeiter gegen die Folgen der beim Betriebe sich ereignenden Unfälle", hatte in seinem § 7 nur die ehelichen Kinder als rentenberechtigt ausdrücklich anerkannt. In dem späteren dritten Entwurfe war diese ausdrückliche Bestimmung nicht mehr enthalten, dagegen in § 6 Nr. 2a die Vorschrift, daß der Anspruch der Wittwe und Kinder ausgeschlossen sein solle, wenn die Ehe erst nach dem Unfall geschlossen worden ist; aber durch diese letztere Bestimmung zeigte sich wieder ganz unzweideutig die Absicht, nur die ehelichen Kinder als rentenberechtigt anzuerkennen. Wenn dann auch diese Bestimmung von der Reichstagskommission[2]) dahin abgeändert wurde, daß nur die Rente der Wittwe, nicht auch jene der Kinder, bei Abschluß der Ehe nach dem Unfall ausgeschlossen sein solle und dieses damit begründet wurde, daß die Kinder in dieser Hinsicht besser gestellt sein sollten als die Wittwe, „selbst für den Fall, daß sie ohne vorausgegangene Eheschließung von dem Verstorbenen als seine Kinder ausdrücklich anerkannt sind", so kann diesen Worten eine entscheidende Bedeutung doch nicht beigemessen werden[3]). Denn als der Abgeordnete Bebel u. Gen. im Reichstage den Antrag stellten, den § 6 Nr. 2a dahin zu fassen, daß „der Anspruch der Wittwe auch dann bestehen sollte, wenn die Ehe erst nach dem Unfall geschlossen worden ist und daß dasselbe auch für die von dem Ver-

---

erkannt sind; hierüber Tudichum in Annalen des deutschen Reichs 1881 S. 558 und 559; ferner bezüglich der Normal-Pensions-Bestimmungen des statusmäßigen bayer. Verkehrspersonales Ziff. IV der Verordnung vom 3. Dezember 1857 und § 2 der Verordnung vom 30. November 1886, sowie Art. XXIV § 4 und 9 (Söhne und Töchter) der HLP. vom 1. Januar 1805; A. R. II S. 130.

[1]) S. in Annalen des deutschen Reichs Jahrgang 1881 S. 98.

[2]) S. S. 94 Anm. 1 oben.

[3]) Anderer Meinung Piloty, II S. 503 Anm. 4.

unglückten anerkannten außerehelichen Kinder gelten sollte", wurde dieser Antrag abgelehnt und in der Bekämpfung desselben ausdrücklich geltend gemacht, daß hiedurch jeder Unterschied zwischen ehelichen und unehelichen Kindern grundsätzlich ausgeschlossen sein würde, was man nicht wolle[1]). Daraus kann man doch unmöglich, wie Piloty[2]) es thut, folgern, daß der Bebel'sche Antrag abgelehnt wurde, weil das Beantragte schon aus dem Gesetze selbst folge, vielmehr geht daraus ohne Zweifel hervor, daß man es bei dem im ersten und dritten Entwurfe festgehaltenen Gedanken, die unehelichen Kinder eines Getödteten auszuschließen, belassen wollte. Im Uebrigen ist u. E. jene Aeußerung der Reichstagskommission gar nicht in dem Sinne aufzufassen, als ob dadurch allen anerkannten außerehelichen Kindern eines Getödteten Rentenansprüche zugebilligt werden wollten. Wäre dies gemeint gewesen, so hätte die Kommission dieses ohne Zweifel in einer anderen deutlicheren Weise und an einer anderen Stelle zum Ausdrucke gebracht.

Aus dem ganzen Zusammenhange jener Aeußerung mit dem Ausschlusse der Rente der Wittwe geht u. E. hervor, daß die Kommission nur den Fall im Auge hatte, daß ein Verletzter nach dem Unfalle die Ehe mit einer Frauensperson, mit welcher er bereits außerehelich Kinder erzeugt hatte, abschließen wollte, um der Wittwe und den Kindern den eventuellen Rentenanspruch zu sichern; in solchem Falle sollte nach Ansicht der Kommission zwar das Rentenrecht der Wittwe, nicht aber jenes der Kinder ausgeschlossen sein, und zwar das Letztere selbst dann nicht, wenn diese beabsichtigte Eheschließung nach dem Unfall nicht mehr thatsächlich vollzogen werden konnte; in diesem Falle sollte dann die Anerkennung der Kinder an Stelle der nicht mehr möglichen nachträglichen Eheschließung zur Sicherung des Rentenanspruches nach Ansicht der Kommission genügen. Dies geht aus dem Wortlaute jener Aeußerung unzweideutig hervor, indem gesagt ist, daß die Kinder besser gestellt sein sollen, „und zwar sowohl in dem Falle, daß sie jener (d. h. der nach dem Unfall geschlossenen) Ehe entsprossen, als in dem andern, daß sie durch die Eheschließung

[1]) S. A. N. II S. 131, Drucksachen des Reichstags, 5. Legislaturperiode, 4. Session 1890 Nr. 120, stenogr. Berichte über diese Session S. 809—811.

[2]) Piloty, II. S. 503 und 504, Anm. 4.

(scil. nach dem Unfall) nachträglich legitimirt, als endlich in dem immerhin möglichen dritten Falle, daß sie ohne vorausgegangene Eheschließung (scil. nach dem Unfalle) als seine Kinder ausdrücklich anerkannt sind". Der Gedanke, daß der Verstorbene anerkannte außereheliche Kinder neben ehelichen hinterlassen könne, schwebte der Kommission damals gar nicht vor, sondern nur der oben ausgeführte, daß eine nachträgliche Legitimirung durch hinterherige Eingehung der Ehe möglicherweise nicht mehr möglich sei. Es kann daher u. E. jene Aeußerung in dem Kommissionsbericht nicht in dem Sinne, daß hiedurch ein Rentenanspruch der außerehelichen Kinder allgemein anerkannt werden wollte, verstanden werden.

Es kann deshalb u. E. nach dem Wortlaute des Gesetzes und dem Willen des Gesetzgebers von einer Rentenberechtigung der unehelichen Kinder eines verunglückten Beamten oder Bediensteten keine Rede sein.[1])

Bezüglich der Rentenberechtigung der Enkel sodann will Woedtke[2]) die Frage unter Hinweis auf l. 10 § 9 D II, 4, l. 84,

[1]) S. A. N. II S. 129; der gleichen Ansicht bayer. Landesversicherungsamt V S. 123 Ziff. 365; Rosin Bd. I § 66 S. 174. — Dem vom Reichsversicherungsamt (A. N. II S. 130) für die hier vertretene Ansicht noch geltend gemachten Grund, daß das Unfallversicherungsgesetz eine für ganz Deutschland gleichmäßige Bestimmung habe treffen wollen, bei Anerkennung der Rentenberechtigung der unehelichen Kinder aber diese Gleichmäßigkeit nicht mehr eintreten würde, weil nach französischem Rechte uneheliche Kinder gegen ihren Vater niemals auf Anerkennung der natürlichen Vaterschaft klagen können, vermögen wir eine besondere Bedeutung nicht beizumessen, da ja auch die Frage, welche Kinder den ehelichen gleichgestellt sind, nach den verschiedenen Rechten verschieden zu beantworten ist. So kennen z. B. das gemeine Recht und das bayer. Landrecht (T. I c. V § 12) das Institut der „Vereinkindschaftung" nicht und haben sog. „Brautkinder" nach einigen Rechten die Eigenschaft von ehelichen, nach anderen dagegen nicht (A. N. III S. 9 Nr. 250).

[2]) S. Comm. zum UVG. Anm. 9 zu § 6 S. 145, 4. Aufl.; — s. auch bayer. Landrecht T. I c. IV § 3 Ziff. 4: „Gleichwie im Uebrigen unter den Kindern nicht nur Söhne und Töchter, sondern auch Enkel und alle übrigen Deszendenten in gerade absteigender Linie sowohl aus ehelicher als unehelicher Geburt, soweit nicht etwa durch Spezialverordnung ein gewisses Ziel hierin gesetzt ist, gemeiniglich verstanden sind, also auch und in dem nämlichen Maße werden unter dem Namen der Eltern alle Aszendenten in gerade aufsteigender Linie sowohl väterlicher als mütterlicherseits begriffen."

201 de verb. signif. 50, 16 und die Bestimmungen in § 40, 41 T. I u. § 1145 I, 11 u. 1792 T. II, 8 des Preußischen Landrechtes bejahen, jedoch u. E. mit Unrecht. Es darf bei der Prüfung der Frage, wie das Reichsversicherungsamt in einer Plenarentscheidung [1]) mit Recht hervorhebt, nicht davon ausgegangen werden, in welcher Bedeutung der Ausdruck „Kinder" in civilgesetzlichen Bestimmungen über Alimentationspflicht der Eltern und Kindesrechte gebraucht wird, sondern welche Bedeutung das Unfallversicherungsgesetz bezw. das Fürsorgegesetz damit verbinden wollte; nach diesen Gesetzen aber dürfte es keinem begründeten Zweifel unterliegen, daß der Gesetzgeber nur die Deszendenten im ersten Grade als rentenberechtigt im Auge hatte.

Dies ergibt sich vor Allem aus der Gegenüberstellung des Ausdruckes „Kinder" und „Aszendenten" in § 6 Ziff. 2 lit. a und b des UVG. und § 2 Ziff. 2 lit. b und c des FG.

Hätte der Gesetzgeber auch alle Deszendenten als entschädigungsberechtigt anerkennen wollen, so würde er in § 6 und bezw. 2 l. c. auch das Wort „Deszendenten" gebraucht haben. Gerade durch diese Gegenüberstellung in der Wortfassung wollte der Gesetzgeber zum Ausdrucke bringen, daß er die Verwandten in aufsteigender direkter Linie unter den gegebenen Voraussetzungen unbeschränkt, die Verwandten in direkter absteigender Linie jedoch nur bis zum ersten Grade als entschädigungsberechtigt erklären wolle; andernfalls hätte er ohne Zweifel auch den Ausdruck „Eltern" in § 6 und bezw. 2 l. c. gebraucht, da nach civilrechtlichen Bestimmungen [2]) vielfach ja auch unter den „Eltern" die Aszendenten entfernterer Grade verstanden werden.

Sodann spricht für die hier vertretene Auffassung auch noch der Wortlaut in § 6 Abs. 1 Ziff. 2a des UVG. und § 2 Ziff. 2b des FG.; nach diesen Bestimmungen soll, in materiell übereinstimmender Weise, jedes Kind, sofern die Mutter noch lebt, 75 Prozent der Wittwenrente, und soferne die Mutter nicht lebt, die volle Wittwenrente erhalten.

[1]) A. N. IV S. 83 und bei Eger, eisenbahnrechtl. Entscheid. Bd. VI S. 353. — Rosin, Bd. I § 66 S. 474.

[2]) S. insbesondere die S. 98 Anm. 2 citirte Stelle des bayer. Landrechts T. 1 c. IV § 3 Ziff. 4.

Die Ausdrücke „hinterbliebenes vaterloses und mutterloses Kind" in § 6 des UWG., und „Kind, dessen Mutter noch lebt", in § 2 Ziff. 2b des FG. sind hier offenbar nur mit Bezug auf den Getödteten gebraucht Denn wären auch die Enkel hierunter verstanden, so würden sich bei dieser Wortfassung des Gesetzes möglicherweise unlösbare Schwierigkeiten und Zweifel ergeben. Sollen z. B., wenn ein Getödteter eine Frau und von einer vorverstorbenen Tochter zwei Enkel, deren Vater aber noch lebt, hinterläßt, diese Enkel rentenberechtigt sein und, da ja ihre Mutter bereits verstorben ist, die der Wittwe des Getödteten gebührende Höhe der Rente als Entschädigung erhalten, während ferner, wenn der Verunglückte eine Frau, eine über 18 Jahre alte verwittwete Tochter und zwei Enkel von der Letzteren hinterläßt, die Tochter keine Entschädigung, und die Enkel, da ihre Mutter noch lebt, bloß 75 Prozent der Wittwenrente erhalten würden? Ein solches widersinniges Resultat kann vom Gesetzgeber nicht gewollt sein, wenn man ihm nicht an Stelle der aus dem Wortlaute sich ergebenden einfachen Interpretation die Abfassung einer widersinnigen Gesetzesbestimmung imputiren will.

Wenn ferner der Gesetzgeber unter den „Kindern" auch die Enkel hätte verstanden wissen wollen, so würde er ohne Zweifel, wie dies auch hinsichtlich der Aszendenten geschehen ist, Bestimmungen darüber getroffen haben, in welcher Weise bei Konkurrenz von Deszendenten ersten Grades mit solchen zweiten Grades die Vertheilung der Renten zu erfolgen habe[1]), ob insbesondere Enkel mit Kindern ersten Grades nach Köpfen konkurriren oder ob eine Vertheilung nach stirpes in der Weise, daß, nach Analogie der erbrechtlichen Bestimmungen, die Enkel zusammen an die Stelle ihres parens treten, stattzufinden habe.

Bei der gegentheiligen Ansicht würde sich ferner auch die Folge ergeben, daß, nachdem das Rentenbezugsrecht der Kinder bloß bis zum 15. bezw. 18. Lebensjahre[2]) dauert, die bereits erloschenen Ansprüche der Kinder in den Enkeln wieder aufleben würden, was wohl nicht die Absicht des Gesetzgebers gewesen ist.

---

[1]) S. auch Landmann, Comm. zu § 6 des UWG. Anm. 5; A. N. IV S. 88; Eger VI S. 354.

[2]) S. das vorstehend im Texte angeführte Beispiel.

Wie sodann das Reichsversicherungsamt[1]) zutreffend ausführt, spricht für die hier vertretene Ansicht auch noch der wirthschaftliche Charakter des Unfallversicherungsgesetzes und in gleicher Weise auch des Fürsorgegesetzes, da der Grundzweck des § 6 des UVG. und ebenso des § 2 des FG.[2]) der ist, denjenigen Familiengliedern, welche durch Hinwegfallen des Familienoberhauptes am nächsten betroffen werden, den durch die Vernichtung der Arbeitskraft des Oberhauptes entstandenen wirthschaftlichen Schaden möglichst zu ersetzen. Der Gesetzgeber habe nur den eigenen Hausstand, die eigene Familie des Getödteten, wie sie sich in seiner Frau und seinen Kindern regelmäßig, nicht zufällig — etwa durch Hinzutritt weiterer Personen — darstellt, im Auge, und nur auf Grund besonderer Erwägungen sei auch den Aszendenten eine Rente gewährt. Die Enkel gehörten aber regelmäßig einem anderen Hausstande, einer anderen Familie im engeren Sinne an und nur in den seltensten Fällen würden sie durch den Tod des Großvaters ihrer natürlichen Ernährer beraubt. An einen derartigen Fall, daß auch die Enkel durch den Tod des Großvaters ihres Ernährers beraubt würden, hat aber der Gesetzgeber gar nicht gedacht und bieten auch die Verhandlungen zum Unfallversicherungsgesetze für eine gegentheilige Annahme keinen Anhalt, vielmehr ist aus der Bestimmung des § 7 Ziff. 3a des ersten Entwurfes vom Jahre 1881[3]), wonach nur für jedes aus der Ehe mit dem Verstorbenen hinterbliebene Kind eine Rente festgesetzt ist, und aus der ursprünglichen Fassung des § 6 Ziff. 2a letzter Satz des UVG. in der ersten Redaktion des dritten Entwurfes, wonach die Rente der Wittwe und der Kinder ausgeschlossen sein soll, wenn die Ehe erst nach dem Unfalle geschlossen worden ist[4]), mit Bestimmtheit zu entnehmen, daß der Gesetzgeber überall nur Kinder des Verstorbenen im engeren Sinne, also nur Descendenten ersten Grades im Auge hatte.

Hinsichtlich des Fürsorgegesetzes kommt zur Unterstützung der

---

[1]) A. N. IV S. 83, Eger VI S. 353, 354.

[2]) Wenn auch nicht die rechtliche Voraussetzung für Entstehung der Ansprüche der Wittwe und Kinder, Piloty Bd. II S. 569; Rosin, Bd. I § 50 S. 324.

[3]) S. Annalen des deutschen Reichs 1881 S. 98.

[4]) S. die Verhandlungen hierüber S. 96 und 97 oben.

hier vertretenen Ansicht endlich noch in Betracht, daß dasselbe eine für Unfälle gegebene Novelle zum Pensions- bezw. Reliktengesetze darstellt[1]) und daß sowohl nach dem Reichsreliktengesetze vom 20. April 1881 als auch — was die Verordnung von 1891 anlangt — nach den bayerischen pensionsgesetzlichen Bestimmungen[2]) sowohl für das pragmatische Beamtenpersonal als für das statusmäßige Personal der Verkehrsanstalten die Enkel nicht pensionsberechtigt sind.

Weiter entsteht die Frage, ob die Kinder aus einer dem Bande nach geschiedenen, sowie die Kinder aus einer erst nach dem Unfall geschlossene Ehe, wenn in beiden Fällen die Mutter zur Zeit des Todes des Vaters noch lebt, als einfache oder als Doppelwaisen zu behandeln sind.[3])

Die Entscheidung muß u. E. in ersterem Sinne getroffen werden. Es geht dies aus dem unzweideutigen Wortlaute des Gesetzes klar hervor. Denn § 2 Abs. 1 Ziff. 2a des FG. sagt ausdrücklich: „soferne die Mutter lebt" und „soferne die Mutter nicht lebt", normirt also die Größe der Kinderrenten lediglich nach dem thatsächlichen Vorhandensein der leiblichen Mutter, nicht aber nach der Thatsache des Bezuges oder des Nichtbezuges einer mütterlichen Pension, wie dies letztere in § 9 des Reichsreliktengesetzes der Fall ist.[4]) Eine analoge Anwendung der letzteren Gesetzesbestimmung muß aber hier um deswillen als unzulässig erscheinen, weil diese Anwendung gemäß § 7 des FG. nur angängig wäre, wenn das Fürsorgegesetz nicht

[1]) Piloty, Bd. I S. 132; Woedtke, Comm. z. UWG. 4. Aufl. Einleitung S. 26.

[2]) § 7 des Pensionsgesetzes für die Reichsbeamten-Relikten v. 20. April 1881, hierüber Thudichum, in den Annalen 1881 S. 558. — Art. XXIV §§ 3 und 9 der bayer. HPP. vom 1. Januar 1805; Ziff. IV der bayer. Vdg. vom 3. Oktober 1857 und § 2 der Vdg. vom 30. November 1886.

[3]) In beiden Fällen erhält nämlich die Mutter keine Rente. — S. auch Seydel, Staatsrecht Bd. III Abth. 2 S. 447 Anm. 1.

[4]) § 9 des Reichsreliktengesetzes vom 20. April 1881 bestimmt: Das Waisengeld beträgt: 1) für Kinder, deren Mutter lebt und zur Zeit des Todes des Beamten zum Bezuge von Wittengeld berechtigt war, ein Fünftel der Wittwenpension für jedes Kind; 2) für Kinder, deren Mutter nicht lebt oder zur Zeit des Todes des Beamten zum Bezuge von Wittwengeld nicht berechtigt war, ein Drittel des Wittwengeldes für jedes Kind.

anders bestimmen würde, eine solche anderweite Bestimmung nach dem klaren Wortlaute des § 2 Ziff. 2a des FG. aber vorliegt.

Voraussetzung für den Rentenanspruch des Kindes ist nicht, daß dasselbe zur Zeit des Unfalles oder auch des Todes des Vaters bereits geboren ist; auch der nasciturus ist von der Geburt an rentenberechtigt,[1]) soweit das einschlägige Landesrecht ihn als pro jam nato für diesen Fall, bei welchem es sich um eine Zuwendung handelt, ansieht. Ebenso wenig kommt es darauf an, ob das Kind im Zeitpunkte des Unfalles bereits konzipirt war oder nicht.[2])

Stief- und Pflegekinder sind ebensowenig wie Schwiegerkinder rentenberechtigt[3]), und zwar deßhalb nicht, weil sie nicht in einem Blutsverwandtschafts-, sondern nur — wie die Pflegekinder — in einem thatsächlichen Verhältniß, oder — wie die Stief- und Schwiegerkinder —, in einem Schwägerschaftsverhältnisse zu dem Verstorbenen stehen.

Dadurch, daß die Ehe erst nach dem Unfalle geschlossen wurde, wird der Anspruch der Kinder, wie bereits erwähnt, nicht ausgeschlossen; wohl aber dann, wenn die Ehe erst nach der wegen eines erlittenen Betriebsunfalles erfolgten Pensionirung des Beamten oder Bediensteten eingegangen wurde, wie sich dieß letztere aus § 7 des RFG. im Zusammenhalte mit § 13 des Reichsreliktengesetzes vom 20. April 1881 und Art. XXIV § 23 lit. c der bayer. HLP. vom 1. Januar 1805 ergibt.[4])

[1]) ROHG. Bd. 23 S. 197; Rosin Bd. I § 66 S. 474; Woedtke, Comm. UVG. § 6 Nr. 8, 4. Aufl; Piloty Bd. II S. 504.

[2]) Verfügung des Reichsversicherungsamtes vom 16. März 1891 im Handbuch der Unfallversicherung S. 150 Anm. 6.

[3]) A. N. III S. 133; VIII. S. 346; Rosin, Bd. I § 66 S. 474; Piloty Bd. II S. 503. — Bezüglich des UVG. kommt auch noch hinzu, daß Schwiegerkinder nicht unter 15 Jahre alt sein können.

[4]) § 13 Abs. 2 des Reichsreliktengesetzes: „Keinen Anspruch auf Wittwen- und Waisengeld haben die Wittwen und die hinterbliebenen Kinder eines pensionirten Beamten aus solcher Ehe, welche erst nach der Versetzung des Beamten in den Ruhestand geschlossen ist." — Art. XXIV § 23 lit. c der HLP.: „Der Pensionsanspruch fällt hinweg bei Wittwen und Kindern derjenigen Diener, welche sich im Quieszentenstande, auch mit Bewilligung, verehelicht haben." — S. Landmann, Comm. zum UVG. Anm. 3 zu § 2 des FG.

c) für Aszendenten des Verstorbenen unter der Voraussetzung, daß der letztere ihr einziger Ernährer war, für die Zeit bis zu ihrem Tode oder bis zum Wegfalle der Bedürftigkeit 20 Prozent des Diensteinkommens des Verstorbenen, jedoch nicht unter 160 Mk. und nicht über 1600 Mk.

Voraussetzung für den Rentenanspruch der Aszendenten ist, daß der Verstorbene im Zeitpunkte des Unfalles thatsächlich der einzige Ernährer derselben war, und sodann fortdauernde Bedürftigkeit derselben. Einziger Ernährer seiner Aszendenten ist der Verunglückte aber dann gewesen, wenn er sie thatsächlich im Wesentlichen allein unterhalten, d. h. vor Armuth und Elend geschützt hat. [1]) Ist der Aseendent dagegen im Stande gewesen, die nothwendigsten Lebensbedürfnisse durch seine eigene Thätigkeit, Kapital 2c. für sich und die Seinen zu bestreiten, so war derselbe als sein eigener Ernährer zu betrachten, und ist es daher ohne Belang, wenn er auch noch von dem Sohne einen Beitrag zur Befriedigung der über das Maß des Nothwendigsten hinausgehenden Bedürfnisse erhalten hat. [2]) Dagegen schließt der Umstand, daß der Aszendent neben der von dem Verunglückten erhaltenen Unterstützung noch geringfügige Nebeneinnahmen aus Grundbesitz oder sonstiger Erwerbsthätigkeit hatte, die Annahme, daß der Getödtete der einzige Ernährer war, nicht aus, wenn nur der eigene Erwerb derart gering ist, daß er allein zur Befriedigung der nothwendigsten Lebensbedürfnisse des Aszendenten nicht hingereicht hätte; denn es kommt nur darauf an, daß der Verunglückte den Aszendenten im Wesentlichen unterhalten hat. [3]) Daß der Verlebte

[1]) A. N. II S. 229; bayer. Landesversicherungsamt, Mitth. Jhrg. 1891 Nr. 7, Entsch. 159; Rosin, Bd. I § 50 S. 326; Piloty Bd. II S. 571.

[2]) Rekurs-Entscheidung des Reichsversicherungsamtes vom 20. September 1886 bei Stupp, Handbuch der UV., Jhrg. II S. 141; ferner A. N. III S. 210, und S. 8 und 148, wo der Fall behandelt ist, daß ein zweiter Sohn die Eltern in fast gleichem Maße wie der Verunglückte unterstützte und daher Letzterer nicht mehr als einziger Ernährer gelten konnte.

[3]) A. N. II S. 229; III S. 8 und 142; VII S. 209 (Fall, in welchem die arbeitsunfähigen Eltern, nachdem sie mit dem Sohne ausschließlich von dem Erträgnisse eines Fuhrgeschäftes gelebt hatten, vier Tage nach dem Tode des Sohnes wegen Ueberschuldung den Konkurs anmelden mußten. Hiedurch wurde die Annahme gerechtfertigt, daß nicht das Geschäft als solches, sondern der

thatsächlich der einzige Ernährer war, will sagen, daß nur die Verhältnisse, wie sie zur Zeit des Unfalles thatsächlich bestanden haben, berücksichtigt werden sollen, und daß demnach zur Begründung des Aszendentenanspruches es nicht hinreicht, wenn der Aszendent ausführt, er habe in dem Verunglückten den einzigen Ernährer für die Zukunft verloren.[1]) Doch ist dadurch, daß der Deszendent, als er verunglückte, nur zeitweise durch äußere Umstände behindert war, die sonst gewährten Leistungen den Aszendenten gegenüber fortzusetzen, noch nicht die Annahme gerechtfertigt, daß der Deszendent nicht mehr im Zeitpunkte des Unfalls thatsächlich der einzige Ernährer war[2]), wenn nur die Behinderung verhältnißmäßig nur kurze Zeit gedauert hat und obendrein die Absicht späterer Fortgewährung der Leistungen bei ihm nachweislich bestanden hat.

Wenn nun der Getödtete wirklich der einzige Ernährer seiner Aszendenten im voraufgeführten Sinne war, so steht diesen ein Entschädigungsanspruch auch dann zu, wenn andere alimentationspflichtige Kinder vorhanden sind[3]), weil das Gesetz den Aszendenten nicht in die Lage versetzen will, einen in seinem Ausgange ungewissen Prozeß gegen die übrigen Kinder, welche bisher zur Ernährung nichts beigetragen haben, anzustreben und bis zur Austragung des Prozesses der Armenunterstützung anheim zu fallen. Erfüllen die übrigen Kinder ihre Alimentationspflicht später freiwillig, so kann die Rente des Aszendenten wegen Wegfalles der Bedürftigkeit wiederum eingestellt werden, da, wie oben erwähnt, fortdauernde Bedürftigkeit der Aszendenten die zweite Voraussetzung ihres Rentenanspruches ist.[4])

„Bedürftigkeit" ist hier in dem gleichen Sinne zu nehmen, in welchem das Wort bei Erörterung des Begriffes „einziger Ernährer" zu Grunde lag, nämlich in dem Sinne, daß darunter die Unfähigkeit,

Sohn, der es leitete und gewinnbringend machte, der Ernährer der Eltern war). Rosin, Bd. I S. 326.

[1]) A. N. III S. 210; IV S 195; VII S. 209, bayer. Landesversicherungsamt Jhrg. 1891 Nr. 7 Entsch. 159; Rosin Bd. I § 50 S. 327.

[2]) A. N. IV S. 206.

[3]) A. N. II S. 228, bayer. Landesversicherungsamt Jhrg. 1889 Nr. 3 Entsch. 29, Stupp, Jhrg. II S. 141, 144, 149.

[4]) § 2 Abs. 1 Z. 2 c des FG. und der Vdg. von 1891, § 65 UVG.; A. N. I S. 369.

durch eigene Thätigkeit, Kapital ꝛc. wenigstens die nothwendigsten Lebensbedürfnisse zu bestreiten, zu verstehen ist. Wann solche Unfähigkeit im einzelnen Falle vorhanden, ist Thatfrage.[1])

Unter den Aszendenten sind nicht bloß die Eltern, sondern auch Großeltern u. s. w. in direkter aufsteigender Linie gemeint, dagegen nicht Stiefeltern aus dem hinsichtlich der Stiefkinder oben (S. 103) angeführten Grunde (A. N. III S. 133). Konkurriren Eltern mit Großeltern, so wird die Rente den ersteren vor den letzteren gewährt. Einerlei ist, ob beide Elterntheile oder nur einer derselben vorhanden ist. Hat der Verstorbene also beispielsweise einen bedürftigen[2]) Vater und beide bedürftige Großeltern hinterlassen, so schließt der Vater die Großeltern aus und wenn beispielsweise einer der beiden rentenberechtigten Elterntheile stirbt, so fällt dessen Antheil an der gewährten Rente dem überlebenden bedürftigen andern Elterntheile, nicht etwa den ebenfalls bedürftigen noch vorhandenen Großeltern zu.[3])

Als Maximalbetrag der Renten aller Hinterbliebenen zusammen ist 60 Prozent des Diensteinkommens des Verunglückten festgesetzt. Konkurriren daher Wittwe, Kinder und Aszendenten, so erhalten die Letzteren nur dann und insoweit eine Rente, als nicht die Wittwen- und Kinderrenten die Maximalsumme von 60 Prozent des Diensteinkommens des Verstorbenen erreichen. Sind demnach beispielsweise eine Wittwe und zwei Kinder vorhanden, so erhalten die bedürftigen Aszendenten nur 10 Prozent des Diensteinkommens des Verstorbenen, da die Renten der Wittwe (20 Prozent des Diensteinkommens) und der beiden Kinder (150 Prozent der Wittwenrente) zusammen 50 Prozent

[1]) A. N. V S. 355, wo die Mutter eines Getödteten, trotzdem der Sohn ihr einziger Ernährer war, als rentenberechtigt nicht anerkannt wurde, weil sie wegen des Todes des Sohnes von einer Lebensversicherungsanstalt ein Kapital erhalten hatte, das ihr, die nur für ihre eigene Person zu sorgen hatte, die Möglichkeit bot, sich hiefür eine Leibrente von jährlich 456 Mk. für ihre Lebenszeit zu erwerben.

[2]) Bedürftig in dem Sinne, daß der Verstorbene der einzige Ernährer war (S. 105).

[3]) Die Vertheilung der Renten ist also hier gerade so, wie die des Nachlasses unter die Aszendenten ab intestato nach dem Recht der Nov. 118, inter lineas und intra lineas inter capita, (s. Windsch. Bd. III § 570, 571).

des Gesammtdiensteinkommens repräsentiren. Konkurriren aber Wittwe und Kinder und würden die ihnen an und für sich zukommenden Renten den Höchstbetrag von 60 Prozent des Diensteinkommens des des Verstorbenen übersteigen, so werden die einzelnen Renten in gleichem Verhältnisse gekürzt. Wenn also z. B. ein im Dienste in Folge eines Betriebsunfalls verunglückter statusmäßiger Beamter eine Wittwe und drei Kinder hinterläßt und im Zeitpunkte des Todes ein der Berechnung der Unfallrente zu Grunde zu legendes Diensteinkommen von 2000 Mk. bezog, so würde die Rente der Wittwe 400 Mk., die jedes der Kinder an sich 300 Mk. betragen. Da aber die Gesammtsumme dieser Renten 1300 Mk, also mehr als 60 Prozent des Diensteinkommens von 2000 Mk., beträgt, ist der überschießende Betrag von 100 Mk. im Verhältniß von 4 : 9 an den Renten der Wittwe und der Kinder abzuziehen, so daß als Wittwenrente 400 — 30,76 Mk. 369 Mk. 24 Pfg. und für jedes Kind 300 — 23,08 Mk. 276,92 Mk. sich ergibt. Fällt nun im Falle einer solchen vorgenommenen Kürzung ein Berechtigter weg, so erhöht sich, von dem nachfolgenden Monate an, die Rente der verbliebenen Berechtigten (in gleichem Verhältnisse) insoweit, als diese sich noch nicht im vollen Genusse der ihnen nach lit. a und b zustehenden Beträge befinden. Stirbt also in dem zuletzt angeführten Beispiele eines der drei Kinder, so erhöhen sich die Renten der Wittwe und der beiden verbleibenden Kinder und zwar die Rente der Wittwe auf 400 Mk. und jene der beiden Kinder auf je 300 Mk.[1])

Wie hinsichtlich der Unfallpension des Verletzten selbst, so gilt auch hinsichtlich der Renten der Hinterbliebenen die Bestimmung, daß ihre Auszahlung auch in's Ausland erfolgt, so lange die Berechtigten das deutsche Indigenat besitzen, und daß im Falle des Verlustes desselben und bis zur etwaigen Wiedererlangung der Genuß der Unfallrenten im Auslande von besonderer höchster Bewilligung abhängt (§ 2 der Vdg. von 1891). Diese Bestimmung ist nachgebildet dem § 19 des Reichsreliktengesetzes vom 20. April 1881 und aus dem gleichen Grunde, wie oben hinsichtlich dieses Vorbehaltes bei der

[1]) Vgl. § 11 des Reichsreliktengesetzes und die Motive zu § 7 des FG bei Graef, FG. S. 26, Zeller, FG. S. 28, ferner A. N. II S. 141 und V S. 162, Piloty II S. 573.

Unfallpension des Verletzten angeführt (S. 91), als zulässig zu erachten. [1])

Dürftigkeit der Wittwe oder der Kinder ist keine Voraussetzung für deren Rentenanspruch. Die Renten sind daher auch dann zu gewähren, wenn die Wittwe oder die Kinder Vermögen besitzen oder anderweitige genügende Unterstützungen, z. B. Präbenden oder Stipendien, beziehen. Nur wenn sie das deutsche Indigenat verlieren, fällt ihr Rentenanspruch dann hinweg, wenn sie im Bezuge von Präbenden oder Stipendien stehen und der Betrag derselben die gebührende Rente übersteigt; oder es wird, wenn der Betrag der Präbenden oder Stipendien die gebührende Rente nicht erreicht, nur der dieselbe ergänzende Theil zugelegt. [2])

Wie dem Verletzten selbst, so sind auch den Hinterbliebenen weitergehende, auf Grund anderweiter landesrechtlicher Vorschriften zustehende Beträge gewahrt.

Der Ausdruck „Hinterbliebene" im Sinne des Fürsorgegesetzes und der Verordnung vom 19. März 1891 ist kein juristischer, sondern er umfaßt nur Wittwen, Kinder und Aszendenten, und deckt sich insbesondere nicht mit dem Begriffe derjenigen Hinterlassenen, welchen gemäß § 3 des RHPG. der Getödtete im Zeitpunkte seines Todes Unterhalt zu reichen verpflichtet war (wozu z. B. im Gebiete des preußischen Landrechtes die Geschwister gehören).

Diejenigen Hinterbliebenen nun, welche nicht zu den im Fürsorgegesetze und in der Allerh. Vdg. vom 19. März 1891 bezeichneten oder nach demselben bedachten gehören, bleibt ihr anderweitiger Anspruch (landes- und reichsgesetzlicher) wegen des in Folge des Betriebsunfalles eingetretenen Todes eines statusmäßigen Beamten und Bediensteten aufrecht erhalten. [3])

Wenn demnach eine Person zwar zu den unter dem Ausdrucke „Hinterbliebene" in der Verordnung vom 19. März 1891 begriffenen

[1]) Vgl. hieher noch S. 18 und 36 in § 2 dieser Abhandlung.

[2]) § 2 letzter Abs. der Vdg. vom 19. März 1891, Art. XXIV § 22 lit. d der HPP. vom 1. Jan. 1805.

[3]) Vgl. Landmann, UVG. Comm. S. 243; Eger, HPfG. Einleitung S. VII und VIII (3. Aufl.); Urtheil des RGer. vom 29. Oktober 1889 bei Eger, eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. VII S. 247.

Personen gehört, z. B. als Kind, thatsächlich aber keine Rente nach § 2 der genannten Verordnung erhält, weil im Zeitpunkte des Todes des Vaters bereits über 18 Jahre alt, oder zwar zu den Aszendenten gehört, der Getödtete aber nicht ihr einziger Ernährer war, so bleibt dieser Person ihr anderweitiger landes- oder reichsrechtlicher Anspruch auf Entschädigung, namentlich in Folge des Haftpflichtgesetzes, gewahrt.

Dies ergibt sich aus den Bestimmungen in § 8 und 10 des RFG., welche den §§ 95 und 98 des UVG. entsprechen, im Zusammenhalte mit § 12 des FG., da § 8 des RFG. ausdrücklich nur für die in §§ 1 und 2 dortselbst bezeichneten Personen, demnach nicht auch für die anderen nicht zu den Hinterbliebenen im weiteren Sinne gehörigen Personen, einen weiter gehenden Anspruch ausschließt, und § 10 des FG., gerade so wie § 95 des UVG., nur diejenigen Personen im Auge hat, denen nach Maßgabe des Fürsorgegesetzes selbst eine Entschädigung zu gewähren ist.[1])

Wenn also z. B. ein statusmäßiger bayerischer Eisenbahnbeamter in Folge eines Betriebsunfalles verstirbt und bei seinem Tode ein bereits über 18 Jahre altes unversorgtes und zwei unter 18 Jahre alte Kinder hinterläßt, so wird Ersterem neben einem allenfallsigen Pensionsanspruch nach Landesrecht, insbesondere der Vdg. vom 3. Oktober 1857, gegebenen Falls auch ein Anspruch aus dem Reichshaftpflichtgesetze zustehen, während die beiden unter 18 Jahre alten Kinder nur die Pension nach § 2 der Vdg. vom 19. März 1891 event. der Vdg. vom 3. Oktober 1857, wenn nach der Letzteren die Pension sich höher berechnet, beanspruchen können. Es mag nun in der That etwas Ungereimtes darin liegen, daß ein Theil der Hinterbliebenen nach Haftpflichtgesetz, der andere nach dem Fürsorgegesetz, entschädigt wird und daß für die unter 18 Jahre alten Kinder die Anwendung der an sich weitergehenden Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes ausgeschlossen ist, für die über 18 Jahre alten dagegen nicht. Aber diese Differenz wird dadurch zu Gunsten der jüngeren

[1]) Vgl. Landmann, Comm., Anm. 2 zu § 8 des FG. und Anm. 2 zu § 95 des UVG und Entsch. des RGer. vom 15. November 1889 bei Eger Bd. VII S. 330 und vom 2. April 1891 bei Eger Bd. VIII S. 268, ferner RGer. vom 1. November 1892 in Beil. I 1893 S. 52 des deutschen Reichsanzeigers und Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnen 1893 Nr. 70 S. 676.

Kinder ausgeglichen, daß das nach Haftpflichtgesetz zu entschädigende Kind doch nur so weit, als ihm durch den Tod des Vaters der Unterhalt entzogen worden ist — wobei die im Fürsorgegesetze angenommene Grenze von 18 Jahren in der Regel wohl auch hier die äußerste Grenze der Unterhaltsberechtigung ist[1]) —, entschädigungsberechtigt ist, während die Rente der Kinder unter 18 Jahren bis zum gesetzlichen Betrage auch über das Maß des ihnen etwa entzogenen Unterhaltes hinausgehen kann; daß ferner der Begriff des Betriebsunfalles nach dem Fürsorgegesetze ein weitergehender ist, als nach dem Haftpflichtgesetz und daher die unter 18 Jahre alten Kinder möglicherweise zwar auf Grund des ersteren Gesetzes rentenberechtigt sind, das über 18 Jahre alte Kind aber, weil kein Unfall im Sinne des Haftpflichtgesetzes vorliegt, einen Anspruch im Sinne des letzteren Gesetzes nicht erheben kann; daß endlich der Begriff des den Anspruch ausschließenden Verschuldens des Getödteten nach Haftpflicht ein anderer und weitergehender ist als nach Fürsorgerecht.[2])

Wie liegt nun aber der Fall, wenn Personen zwar zu den Hinterbliebenen im Sinne des Fürsorgegesetzes und der Verordnung von 1891 gehören und nach Maßgabe desselben entschädigt werden, dann aber die Voraussetzungen des Rentenbezuges, z. B. wegen erreichten 18. Lebensjahres bei Kindern, wegfallen. Steht solchen Personen nach Wegfall der Unfallrente das Recht der Geltendmachung weiterer Ansprüche wegen des Unfalles auf Grund landes- oder reichsrechtlicher Bestimmungen zu? Zum Beispiel: ein bei einem Betriebsunfalle getödteter statusmäßiger Eisenbahnbeamter, der auf Grund der Allerh. Vdg. vom 3. Oktober 1857 zur Anstellung kam, hinterläßt eine Wittwe und zwei unverheirathete Töchter im Alter von 16 und 17 Jahren; können die beiden letzteren, wenn nach ihrem zurückgelegten 18. Lebensjahre ihre Unfallrente, die sie auf Grund des § 2 der Vdg. vom 19. März 1891 bisher bezogen haben, eingezogen wird, noch weiter Ansprüche auf Grund der landesrechtlichen Vorschriften in Ziff. IV der Vdg. vom 3. Oktober 1857 bezw. Art. XXIV § 8 der HPP. vom

[1]) S. über den Begriff: „insoweit der Unterhalt entzogen worden ist", überhaupt Eger, HPf. 3 Aufl. S. 378 ff.

[2]) S. in letzterer Hinsicht Endemann, Comm., 3. Aufl. S. 59 und 60 und § 8 des FG.

1. Januar 1805 oder auf Grund des Haftpflichtgesetzes geltend machen? Die Frage wird dahin zu entscheiden sein, daß solchen auf Grund der Verordnung vom 19. März 1891 bezw. des Fürsorgegesetzes entschädigten Hinterbliebenen nach Wegfall der Renten weitergehende reichsrechtliche Ansprüche, also insbesondere nach Haftpflichtgesetz, gemäß § 12 des FG.. nicht mehr zustehen. Denn für diejenigen Personen, welche nach Maßgabe des Unfallfürsorgegesetzes oder auf Grund gleichwerthiger landesrechtlicher Bestimmungen einmal entschädigt worden sind, sind dadurch alle weitergehenden reichsrechtlichen Entschädigungsansprüche gemäß §§ 8 und 10 des FG. ausgeschlossen worden und leben nicht etwa wieder auf, wenn die gewährte Entschädigung ihr Ende erreicht. Dagegen sind in § 12 des RFG. nicht auch weitergehende landesrechtliche Ansprüche, wie in dem oben gewählten Beispiele solche auf Grund des Art. XXIV § 8 der HLP. und der Ziff. IV der Allerh. Vdg. vom 3. Oktober 1857 sind, beseitigt, da § 12 des FG. nur von reichsgesetzlichen Ansprüchen spricht, nicht auch von landesgesetzlichen, und da auch die Verordnung vom 19. März 1891 eine derartige Folgerung nicht rechtfertigen würde, da sie hierüber nichts enthält.[1]).

§ 6.

Berechnung des Diensteinkommens.

Wie bereits erwähnt, richtet sich die Höhe der Unfallpension des Verletzten und der Renten der Hinterbliebenen nach der Höhe des Diensteinkommens des Verletzten bezw. Verstorbenen (§§ 1 und 2 des FG. und §§ 1 und 2 der Vdg. vom 19. März 1891).

Unter dem Diensteinkommen ist nun das gesammte von dem Beamten oder Bediensteten zuletzt bezogene dienstliche Einkommen, soweit es nicht zur Bestreitung von Dienstaufwandskosten gewährt wird, verstanden.[2]) Zum Diensteinkommen gehören demnach bei den nichtpragmatischen statusmäßigen Beamten und Bediensteten

[1]) Vgl. auch RGer. bei Eger, eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. VII S. 312.

[2]) § 7 der Vdg. vom 19. März 1891 und § 7 des FG., § 42 des RBG. vom 31. März 1873, bezw. Gesetz vom 25. Mai 1887, betr. Abänderungen des Reichsbeamtengesetzes vom 31. März 1873.

Gehalt, Gehaltszulage, persönliche Zulage, Wohnungsentschädigung, Dienstgrundentschädigung, Holzgeld, Nachtdienstzulagen, Bahnhofzulagen, Auslandszulagen, Dienstalterszulagen der Angehörigen der Kategorien C und D des Besoldungsstatus, Tantièmen der Haltsteller und des Lokalbahnpersonals, Kassenaversen der Rechnungsführer beim Eisenbahnneubau, Lade- und Signirgebühren, Funktionszulage, Materialersparund Akkordprämien, Rangirzulage, Fahrdiäten, Bahnbegehungsgebühren und Dienstkleidungsbeitrag. [1]) Was insbesondere die Rangirzulage und die Fahrdiäten anlangt, so ist die Frage nach ihrer Zugehörigkeit zu dem pensionsfähigen Einkommen eine vielbestrittene und in der Praxis verschieden beantwortete gewesen. Die Entscheidung hängt davon ab, ob diese Bezüge zur Bestreitung von Dienstaufwandskosten gewährt werden oder nicht. Die neuere Rechtsprechung hat sich der zweiten Alternative zugeneigt und ihr folgt jetzt auch die Praxis des Fiskus. Aber nicht bloß der als ersparungsfähig angenommene Theil der Fahrdiäten und Rangirzulage — in der Regel wird bei Ersteren ein Drittel angenommen — muß unserer Meinung nach als zum pensionsfähigen Einkommen gehörig gerechnet werden, sondern der ganze Betrag derselben. Denn wenn es auch richtig ist, daß dieselben auch als Aequivalent für den durch die Dienstesverrichtung im Bahnhofe und insbesondere außerhalb des Wohnortes veranlaßten höheren Aufwand für Nahrung dienen sollen, so werden sie doch nicht zur Bestreitung von Dienstaufwandskosten im Sinne des § 42 des RBG. vom 31. März 1873, d. h. von Kosten, deren Aufwand durch die Natur des Amtes oder Dienstes geboten ist und dem Träger des Amtes als solchem obliegt ohne Rücksicht auf seine persönlichen Bedürfnisse, mit andern Worten von Kosten, deren Bestimmung es ist, Ausgaben zu decken, die der eigenwirthschaftlichen Existenz des Empfängers fremd sind, sondern als eine dem regelmäßigen Gehalte hinzutretende Vergütung für die durch die Natur des Dienstes solcher Beamten und Bediensteten außerhalb ihres Wohnsitzes verursachte Erhöhung ihrer persönlichen Bedürfnisse nach Zehrung gewährt. Diese erhöhten persönlichen Bedürfnisse waren bloß die Veranlassung, warum man eine

[1]) S. Entschl. des k Staatsministeriums des k. Hauses und des Aeußern vom 9. April 1891 Nr. 1685 II.

Erhöhung des regelmäßigen Gehaltes in Form solcher Gebühren einführte; der Zweck war, dadurch eine Gehaltserhöhung herbeizuführen, wie schon die Höhe dieser Zulagen ergibt. Lediglich der Zweck und die rechtliche Natur dieser Zulagen ist aber bei der Entscheidung der Frage, ob sie zum Diensteinkommen gehören oder nicht, maßgebend. Wie einerseits Bezüge, welche lediglich zum Zwecke der Bestreitung eines Dienstaufwandes gegeben werden, kein Gehaltsbestandtheil sind, auch wenn ihr Betrag die wirklichen baaren Auslagen übersteigt [1]), so sind andererseits auch diejenigen Beträge einer wirklichen Gehaltszulage, welche zur Befriedigung von durch den Dienst erhöhten persönlichen Bedürfnissen dienen, gleichwohl Bestandtheile des Gehaltes und zum Diensteinkommen zu rechnen. Der § 42 des RVG. und folgerichtig auch der § 7 der Vdg. vom 19. März 1891 hat eine Unterscheidung zwischen ersparungs- und nicht ersparungsfähigem Theile von Dienstaufwandskosten nicht statuirt und deßhalb erscheint sie nach dem oben Gesagten auch nicht zulässig.

Bezüglich der Unzulässigkeit der Unterscheidung von ersparungs- und nicht ersparungsfähigem Theile der Dienstaufwandskosten dürfte unsers Erachtens das Gleiche zutreffend sein, was das Reichsversicherungsamt in dieser Hinsicht bezüglich der Entscheidung der Frage, ob die Meilen-Fahr- und Nachtgelder des Eisenbahn- und Postpersonales zum Arbeitsverdienst im Sinne des § 3 und 6 des UVG. gehören, in einem Erkenntniß vom 26. Mai 1889 [2]) ausgeführt hat. Es ist dort Folgendes gesagt:

„Eine Ermittelung und Berücksichtigung der verschiedenen Verwendungen dieser dem Bediensteten unbestritten zu seiner persönlichen freien Verfügung zukommenden Bezüge ist nicht angängig. Dieselbe würde auch in vielen Fällen schwer oder gar nicht möglich sein, wenn man nicht etwa nach mehr oder weniger willkürlichen Durchschnittssätzen bezüglich der Verwendung der Fahrgelder greifen will. [3]) . . . .

---

[1]) Vgl. Laband, Staatsrecht des deutschen Reichs Bd. I § 49 S. 475.

[2]) S. Eger, eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. VII S. 127.

[3]) So wurde bei Pensionsverbescheidungen hinsichtlich des Eisenbahnpersonales öfter die Hälfte, in neuerer Zeit der dritte Theil der jährlichen Fahrdiäten als ersparungsfähig und zum Diensteinkommen im Sinne des § 42 des RVG. und des § 7 der Vdg. vom 19. März 1891 gehörig angesehen.

Es würde nun aber im wirthschaftlichen Leben nicht verstanden werden, auch zu den größten Willkürlichkeiten führen, wenn man demgemäß bei Ermittelung des Jahresarbeitsverdienstes den Lohn überall nach der verschiedenen Zweckbestimmung auffassen und feststellen wollte, ob und inwieweit der Arbeiter die durch den Betrieb an sich gebotenen höheren Aufwendungen auch *wirklich gemacht hat*, eventuell zu *machen brauchte*, um schließlich nur denjenigen Theil des Lohnes als reines Einkommen anzurechnen, welcher sich nach Abzug dieser höheren Aufwendungen noch erübrigt. Diese Berechnung würde aber durch eine folgerichtige Durchführung der (von dem Beklagten vertretenen, hier bekämpften) Auffassung geboten sein."

Beim Genusse freier Dienstwohnung und beim Genusse von Dienstgründen ist der Genuß von Dienstwohnung mit dem Betrage der Wohnungsentschädigung der betreffenden Kategorie, der Genuß von Dienstgründen mit der entsprechenden Dienstgrundentschädigung in Ansatz zu bringen. Ihrer Natur nach fallende und steigende Einkommensbestandtheile, wie Materialersparniß- oder Accordprämien, Ladegebühren ꝛc. werden nach dem durchschnittlichen Betrage der drei letzten Kalenderjahre [1]) vor dem Jahre, in welchem die Pension oder Rente festgesetzt wird, zur Anrechnung gebracht. Bloß zufällige Diensteinkünfte, wie Kommissionsgebühren, außerordentliche Remunerationen, Gratifikationen [2]) u. dgl. kommen bei Festsetzung des Diensteinkommens im Sinne des § 7 der Allerh. Vdg. vom 19. März 1891 überhaupt nicht zur Berechnung.

---

[1]) Sollte eigentlich heißen „Etatsjahre" zufolge der Bestimmung des RG. vom 25. Mai 1887. Aber da in Bayern das Etatsjahr mit dem Kalenderjahr zusammen fällt (anders im Reich zufolge Gesetz vom 29. Februar 1876), so ist der Unterschied in der Ausdrucksweise hier irrelevant. Bezüglich der Berechnung s. noch Entschl. der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen vom 21. Januar 1892 Nr. 4012 I.

[2]) Siehe über den Begriff der „Remunerationen" und „Gratifikationen" Seydel, Staatsrecht Bd. III Abth. 2 S. 433. Darnach sind erstere Zuwendungen, welche für gewöhnliche Dienstleistungen als Zeichen der Zufriedenheit verliehen werden (für pragmatische Beamte verboten); letztere aber Belohnungen, durch welche *außerordentliche* Dienste und Opfer eines Bediensteten erwidert werden, und die die Anerkennung des Dienstherrn enthalten, daß er die geleisteten Dienste als durch die Besoldung nicht genügend vergütet erachte.

§ 7.

Ausschluß des Entschädigungs- und Rentenanspruches.

Der Anspruch auf Unfallfürsorge sowohl von Seiten des Verletzten als der Hinterbliebenen wird dadurch ausgeschlossen, daß der Verletzte bezw. Getödtete den Unfall vorsätzlich oder durch ein Verschulden herbeigeführt hat, wegen dessen auf Dienstentlassung gegen ihn erkannt oder ihm die Fähigkeit zur Beschäftigung in einem öffentlichen Dienstzweig aberkannt worden ist.[1]) Ein anderes Verschulden als das eben bezeichnete, schließt den Pensions- bezw. Rentenanspruch nicht aus. Das Vorliegen eines solchen den Pensions- bezw. Rentenanspruch ausschließenden Verschuldens der bezeichneten Art muß ferner durch ein Straf- oder Disciplinarurtheil *festgestellt* sein. Ist daher in Folge des Unfalles sofort der Tod des Verletzten eingetreten, so erhalten die Hinterbliebenen die für sie sich berechnende Rente auch dann, wenn der Getödtete den Unfall durch ein die Dienstesentlassung rechtfertigendes Verschulden herbeigeführt hat, da ein auf Dienstentlassung gerichtetes Disciplinar- oder Straferkenntniß gegen den Getödteten nicht mehr erlassen werden kann, das Gesetz aber für diesen Fall eine gegentheilige Bestimmung nicht getroffen hat.[2])

Aus den Worten des § 5 des FG. und der Vdg. von 1891: „Durch ein Verschulden, *wegen dessen* auf Dienstentlassung ꝛc. erkannt worden ist", ergibt sich auch, daß die Verschuldung, welche den Unfall herbeigeführt hat, *allein* schon die Dienstesentlassung rechtfertigen mußte. Es genügt deshalb zum Ausschluß des Entschädigungsanspruches nicht, daß der Beamte zwar schuldhaft gehandelt hat, aber aus Anlaß dieses Verschuldens wegen anderer Verfehlungen und Dienstesnachlässigkeiten aus dem Dienste entlassen wird. Es ist deshalb erforderlich, daß in dem Disciplinarurtheil festgestellt und zum Ausdruck gebracht ist, daß die den Unfall veranlaßte Verschuldung allein, nicht erst im Zusammenhalte mit dem übrigen dienstlichen

[1]) § 5 der Vdg. vom 19. März 1891 und § 5 des RFG.; vergl. ferner Strafreglement für die nicht pragmatisch angestellten Beamten und Bediensteten der k. bay. Verkehrsanstalten, Verordnungs- und Anzeigeblatt der k. b. Verkehrsanstalten 1875 Nr. 119 S. 757 ff., ferner §§ 35, 319 des RStGB.

[2]) Vgl. *Landmann*, Comm., Anm. 2 zu § 5 des FG.

Verhalten des Beamten oder mit anderen Dienstverfehlungen desselben die Dienstesentlassung zur Folge haben solle. Dies ist auch in der Kommissionsberathungen und den Reichstagsverhandlungen anläßlich der Berathungen zu § 5 des FG. deutlich zum Ausdrucke gekommen.[1]

Der Begriff des den Entschädigungsanspruch ausschließenden Verschuldens ist demnach nach Fürsorgegesetz und der Verordnung vom 19. März 1891 kein so ausgedehnter als nach dem Reichshaftpflichtgesetz. Das letztere gewährt allgemein bei eigenem Verschulden des Verletzten bezw. Getödteten einen Entschädigungsanspruch nicht, ohne zwischen Vorsatz, grobem oder leichtem Verschulden oder gar einem Verschulden, das geeignet sein muß, bei einem Beamten eine Dienstentlassung zur Folge haben zu können, zu unterscheiden. Verschulden nach Haftpflichtgesetz ist vielmehr jeder Mangel an Aufmerksamkeit, die von jedem Vernünftigen und Zurechnungsfähigen bei Vornahme seiner Handlungen vorausgesetzt werden muß, jede Verletzung der diligentia diligentis.[2] Nach dem Reichshaftpflichtgesetz ist es auch gleichgiltig, ob das Verschulden durch ein Straf- oder (bei einem Beamten) durch Disziplinarurtheil festgestellt worden ist; der Einwand des eigenen Verschuldens kann vielmehr von dem haftpflichtigen Unternehmer jederzeit im Civilprozeß, auch wenn der Verletzte durch den Unfall sofort getödtet wurde, geltend gemacht werden, nur muß er das Verschulden im Prozeß beweisen, wobei allerdings hier nicht, wie bei der Frage nach dem Vorliegen eines Betriebsunfalles, höhere Wahrscheinlichkeit genügen, sondern ein positiver und vollständiger Beweis zu erbringen sein wird.[3]

Ein Entschädigungsanspruch nach dem Fürsorgegesetz und der Verordnung vom 19. März 1891 wird sodann auch in dem Falle ausgeschlossen sein, wenn der Verletzte dasjenige, was in seinen Kräften stand, zu seiner Heilung zu thun und insbesondere die Heilmittel, welche die Wissenschaft bietet, in vernünftiger Weise zu gebrauchen versäumt hat.

---

[1]) S. Graef, FG. Anm. zu § 5 S. 23; Zeller, FG. § 5 S. 26.

[2]) Vgl. Eger, HPfG. 3. Aufl. S. 137 und die dort citirte reichhaltige Judikatur des ROHG. und des RG.

[3]) RG.-Urth. vom 24. Mai 1887 bei Eger, eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. VI S. 51.

Denn dann ist der Causalzusammenhang zwischen dem Unfall und den Folgen desselben möglicherweiser aufgehoben oder die Einrede des dolus begründet.[1]) Darnach bemißt sich insbesondere die Beantwortung der Frage, ob der Verletzte, bei Vermeidung des Verlustes des Pensionsanspruches bezw. des Rentenanspruches der Hinterbliebenen, sich einer von den Aerzten zur Wiederherstellung seiner Gesundheit oder zur Erhaltung seines Lebens für erforderlich erachteten Operation zu unterziehen hat. Im Allgemeinen ist diese Frage dahin zu entscheiden, daß die Gestattung einer Operation, welche nach vernünftigem Ermessen und menschlicher Voraussicht besondere Gefahren nicht mit sich führt, verlangt werden kann, und daß bloß in der Einbildung des Verletzten beruhende Gefahren keinen Weigerungsgrund bilden, wobei allerdings subjektive Vorstellung von der Gefährlichkeit der Operation von Seiten des Kranken und hiedurch entstandene hochgradige Aufregung des zu Operirenden auch bei einer an und für sich gefahrlosen Operation mit in Betracht zu ziehen sind.[2])

Für die Ansprüche auf Unfallfürsorge nach Maßgabe des Reichs-Fürsorgegesetzes und der Allerhöchsten Verordnung vom 19. März 1891

[1]) S. Rosin, Bd. I § 48 S. 313 und 311; Piloty, Bd. II S. 514.

[2]) Vgl. Reichsgerichtsurtheile vom 22. Dezember 1890 und 30. Januar 1891 bei Eger, eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. VIII S. 197 und 222; ferner Reichsversicherungsamt, Entsch. vom 10. Juli 1891 bei Eger l. c. Bd. VIII S. 397; bayer. Landesversicherungsamt Entsch. vom 28. Sept. 1892, Mitth. Jahrg. V S. 68; dann Reichsversicherungsamt A. N. IX Nr 6 S. 166 und 167. In diesen beiden letzteren Entscheidungen des Reichsversicherungsamtes ist ausgeführt, daß die Einschränkungen der Erwerbsfähigkeit, welche bei pflichtmäßigem Verhalten des Verletzten, wie es die Berufsgenossenschaft gefordert hat, vermieden worden wären, nicht von der Berufsgenossenschaft entschädigt zu werden brauchen; dagegen hat die auf Grund mehrfacher Plenarberathungen sich gebildete Rechtsprechung des Reichsversicherungsamts dem Verletzten das unbedingte Recht zur Verweigerung jedweder Operation zuerkannt, unseres Erachtens mit Unrecht, s. RVA. Entsch. vom 28. November 1892 A. N. IX S. 159 und Handbuch der Unfall-Versicherung Anm. 3 zu § 5 S. 130. — Ueber die wegen Nichtgestattung einer Operation entstehende Einrede des dolus bei Ansprüchen aus dem aquilischen Gesetze s. Urtheil bei Seuffert, Archiv Bd. 16 S. 295; ferner über die Frage, inwieweit Inanspruchnahme der Hilfe von Kurpfuschern statt ärztlicher einen Grund zur Versagung der Entschädigung bildet, s. bayer. Landesversicherungsamt, Entsch. vom 23. September 1891 bei Reger, Entsch. der Gerichte 2c. Bd. XII S. 27.

ist sodann eine kurze Verjährungsfrist statuirt. Die genannten Ansprüche verjähren nämlich, soweit die Feststellung derselben nicht von Amtswegen erfolgt, innerhalb zweier Jahre vom Tage des Eintrittes des Unfalles an. Die Verjährung wird aber unterbrochen durch Anmeldung des Unfalles bei der dem Verletzten unmittelbar vorgesetzten Dienstbehörde. Nach Ablauf der Verjährungsfrist ist der Anmeldung des Unfalles nur dann stattzugeben, wenn zugleich glaubhaft bescheinigt wird, daß die Folgen des Unfalles erst später bemerkbar geworden sind, oder daß der Berechtigte von der Verfolgung seines Anspruches durch außerhalb seines Willens liegende Verhältnisse (z. B. Geisteskrankheit) abgehalten worden ist.[1])

Was unter dem Ausdrucke „glaubhaft bescheinigt", der auch in § 59 Abs. 2 des UVG. vom 6. Juli 1884 in gleicher Weise vorkommt, zu verstehen sei, ist im Gesetze nicht gesagt. Landmann, Anm. 3 zu § 59 des UVG., und ebenso Woedtke, Anm. zu § 59 des UVG. S. 284, verstehen hierunter eine Wahrscheinlichmachung der behaupteten relevanten Umstände durch Urkunden. Es wird u. E. aber nicht bloß die Bescheinigung durch Urkunden damit gemeint sein, sondern auch jede andere Art der Glaubhaftmachung, wie diese nach den Bestimmungen der Zivilprozeßordnung in den Fällen, in welchen die Glaubhaftmachung bestimmter relevanter Thatsachen vorgeschrieben ist (vgl. z. B. Zivilprozeßordnung § 266), zulässig ist. Aus dem Wortlaute des Gesetzes in § 6 des FG. „bescheinigen" dürfte u. E. nicht auf Glaubhaftmachung durch Urkunden allein schon geschlossen werden können, und zwar umsoweniger, als doch der Wille des Gesetzgebers der ist, in den glaubwürdiger Weise dargelegten Fällen der Unmöglichkeit, den Anspruch früher erhoben haben zu können, das nachtheilige Präjudiz der Verjährung zu Gunsten des Verunglückten zu beseitigen.[2])

Hinsichtlich der Frage nach dem Beginne, der Unterbrechung und der Wirkung der Verjährung gelten die Regeln des einschlägigen Zivilrechtes, soweit in dem Fürsorgegesetze oder der Verordnung vom 19. März 1891 keine anderweitigen Bestimmungen getroffen sind.

[1]) § 6 des FG. und § 6 der Vdg. vom 19. März 1891.
[2]) Ebenso Piloty, II. S. 583 Anm. 5.

Zwar hat das Reichsversicherungsamt hinsichtlich der in § 59 des UVG. vom 6. Juli 1884 gleichlautend mit der Bestimmung des § 6 des FG. statuirten Verjährung ausgesprochen, daß die privatrechtlichen Verjährungsvorschriften gegenüber den Bestimmungen des § 59 des UVG. nicht anwendbar seien, da es hiefür an einer diesbezüglichen Bestimmung fehle und die landesgesetzlichen Bestimmungen auf das öffentliche Rechtsgebiet der Unfallversicherung keine Anwendung finden könnten[1]); aber dieser Grundsatz kann u. E. bezüglich der Ansprüche aus dem RFG. bezw. der Verordnung vom 19. März 1891 nicht Platz greifen, da die Ansprüche auf Grund der beiden genannten gesetzlichen bezw. verordnungsmäßigen Bestimmungen, wenn ihre Festsetzung auch zunächst durch die zuständigen Behörden im Administrativwege erfolgt, u. E. gleichwohl privatrechtliche Vermögensansprüche des Verletzten[2]), bezw. seiner Hinterbliebenen sind und im Streitfalle im ordentlichen Rechtswege, nicht, wie die streitigen Ansprüche auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes, durch die auf Grund dieses letzteren Gesetzes bestimmten Organe verbeschieden werden.[3])

Im Uebrigen halten wir auch den vom Reichsversicherungsamte ausgesprochenen Grundsatz, daß die zivilrechtlichen Verjährungsvorschriften nicht auch auf im öffentlichen Rechte wurzelnde Forderungen mangels einer diesbezüglichen Bestimmung des öffentlichen Rechtes Anwendung zu finden hätten, nicht für richtig, glauben vielmehr das Gegentheil annehmen zu sollen.[4])

Bezüglich des Beginnes der Verjährung der Ansprüche aus dem Fürsorgegesetze und der Verordnung vom 19. März 1891 bestimmt § 6 dortselbst, daß dieselbe zu laufen beginne mit dem Eintritt des Unfalles, also von dem Zeitpunkte an, wo ein plötzliches traumatisches Ereigniß auf den Beamten oder Bediensteten im ver-

---

[1]) Vgl. Rekursentscheidung des Reichsversicherungsamtes, A. N. Jahrg. IX S. 179.

[2]) S. über diese bestrittene Frage weiter unten S. 135.

[3]) Vgl. hinsichtlich der Zulässigkeit des Rechtsweges Landmann, Anm. 3 zu § 7 des FG., sowie Graef, FG. S. 26 und die Ausführungen weiter unten S. 135.

[4]) Vgl. auch Entsch. des bayer. Verwaltungsgerichtshofes, Sammlung Bd. XI (Plenarentsch. vom 21. November 1890) S. 443.

sicherungspflichtigen Betriebe am Leben oder Gesundheit schädigend einwirkte, nicht etwa, wie auch schon behauptet wurde[1]), von dem Zeitpunkte an, in welchem die Vergeblichkeit der Kurversuche sich herausstellt.

Wenn nun aber im Zeitpunkte des Unfalles das Leiden nicht sofort bemerkbar gewesen ist, sondern erst einige Zeit darauf, aber noch innerhalb der zweijährigen Frist vom Tage des Unfalls an, so entsteht die Frage, ob jetzt die zweijährige Verjährungsfrist ebenfalls vom Tage des Unfalles selbst oder erst von dem der Kenntniß des Leidens, also von der sog. Nativität des Klagsanspruches an, gerechnet wird, so daß im ersteren Falle nur mehr eine beschränkte Frist dem Verletzten übrig bliebe. Wir glauben uns bei dem Wortlaute des § 6 des FG. für die absolute Wirkung der Verjährung in der Art, daß sie mit dem Tage des Eintritts des Unfalls beginnt, zwei Jahre dauert und mit deren Ablauf — die Fälle des Abs. 2 des § 6 l. c. ausgenommen — endigt, gerade wie bei der Verjährung nach § 8 des Haftpflichtgesetzes, entscheiden zu sollen, so daß also der Beginn und der Lauf der Verjährung nicht von der sog. Nativität der Klage abhängt, die Fälle des § 6 Abs. 2 l. c., in welchen nach Ablauf der zweijährigen Verjährungsfrist noch der Anspruch geltend gemacht werden kann, ausgenommen.[2])

Nach der hier vertretenen Auffassung über die absolute Wirkung der Verjährung findet demnach auch kein sog. Ruhen der Verjährung, z. B. bei Geisteskrankheit oder Minderjährigkeit statt, vielmehr läuft auch gegen den Geisteskranken, selbst wenn er keinen gesetzlichen Vertreter hat, die Verjährung, wie sich dies auch aus Abs. 2 des § 6 l. c., in welchem für diese und ähnliche Fälle eine Sonderbestimmung ge-

[1]) Vgl. Entsch. des bayer. Landesversicherungsamtes vom 22. Sept. 1892, Jahrg. V S. 57.

[2]) Vgl. hinsichtlich der Verjährung nach Haftpflichtgesetz, Eger, Comm S. 583 und die dort citirte Literatur; ferner hinsichtlich der Verjährung nach § 59 des UVG. Entsch. des Reichsversicherungsamtes A. N. VII S. 148 und bei Reger, Entscheidungen der Gerichte ꝛc. Bd. XI Beil. S. 22, ebenso Piloty II S. 522; dagegen für den Beginn der Verjährung von der Nativität der Klage an: bayer. Landesversicherungsamt vom 1. Juni 1892 bei Reger, l. c. Bd. XIII S. 47.

troffen ist, und die Klage noch nach Ablauf der Verjährungsfrist zugelassen ist, ergibt.[1])

Hinsichtlich der Berechnung des Zeitablaufes der Verjährungsfrist werden ebenfalls die Bestimmungen des materiellen Civilrechts Platz greifen, es wird also hier, wo die Frist nach Jahren bestimmt ist, im Gebiete des gemeinen Rechts nach der hinsichtlich dieser Frage herrschenden Ansicht von Datum zu Datum gerechnet werden müssen, wobei der letzte Tag als voll gezählt wird, so daß also die Frist erst mit Ablauf des letzten Tages endigt.[2])

Das Gleiche gilt auch für das bayerische Landrecht, nur mit dem Unterschied, daß hier nicht, wie im gemeinen Recht, mit dem Ablauf des letzten Tages die Frist endigt, sondern schon mit dem Anbruch desselben.[3])

Wir können daher der von Landmann und Woedtke für das Unfallversicherungsgesetz vertretenen[4]) und von Landmann nach dem Inhalte des Abs. 1 der Anm. 1 zu § 6 des FG. auch für dieses letztere festgehaltenen Ansicht, daß die Bestimmung des Laufes der Verjährung im vorliegenden Falle mangels einer anderweitigen ausdrücklichen Vorschrift analog nach den Bestimmungen in § 199 u. 200 der Reichszivilproßordnung sich richte, nicht beitreten. Die Bestimmungen in den letztgenannten Paragraphen stimmen zwar in gegenwärtigem Falle hinsichtlich des Geltungsgebietes des gemeinen Rechtes mit der für dasselbe herrschenden Ansicht überein, nicht aber z. B. mit den Bestimmungen des bayerischen Landrechtes hinsichtlich des Punktes, daß nach letzterem für vorliegende Frage der Grundsatz: dies coeptus pro completo habetur gilt.

[1]) Vgl. hinsichtlich des Ruhens des Verjährung bei Geisteskrankheit überhaupt: Windscheid, Pand. Bd. I § 109; ferner für Bejahung der Frage nach dem Ruhen bei Geisteskrankheit ohne gesetzlichen Vertreter nach § 59 des UVG: Reichsversicherungsamt Entsch. vom 20. Februar 1893 A. N. Bd. IX S. 181, bezüglich der Minderjährigkeit A. N. VII S. 150.

[2]) Vgl. Windscheid, Pand. 5. Aufl. I. Bd. § 103 Anm. 23 und 24 und S. 503 Anm. 16.

[3]) Landr. T. II c. IV § 8 Ziff. 5.

[4]) Vgl. Landmann, Comm., Anm. zu § 110 des UVG., Woedtke, Anm. 2 zu § 110, Graef, UVG. Anm. zu § 59 S. 117; auch Rasp, landwirthschaftliches UVG. Anm. 2 zu § 64 S. 173.

Neben den landesrechtlichen Gründen der Unterbrechung der Verjährung, wie z. B. gerichtliche Erhebung der Klage, ist in § 6 des FG. und § 6 der Verordnung vom 19. März 1891 auch die Anmeldung bei der dem Verletzten unmittelbar vorgesetzten Dienstbehörde, also auch außergerichtliche Geltendmachung des Anspruches in einer bestimmten Form, als Unterbrechungsgrund statuirt.

In welcher Weise nun diese Anmeldung zu erfolgen hat, sagt das Gesetz nicht; es wird daher auch mündliche Anmeldung bei der unmittelbar vorgesetzten Dienstbehörde genügen, da es nicht Zweck und Absicht des Gesetzes ist, durch irgend eine Formvorschrift dem Verletzten die Möglichkeit der Herbeiführung einer Unterbrechung der Verjährung zu erschweren.[1])

Hinsichtlich der Unfälle des statusmäßigen Personales der k. bayer. Staatseisenbahnen ist nun, in ähnlicher Weise, wie dies durch § 51 des UVG. vorgeschrieben ist, die Anzeige eines jeden Unfalles, den ein statusmäßiger Beamter oder Bediensteter im Dienste erleidet, auf einem eigenen Formulare[2]) an die vorgesetzte Behörde (Oberbahnamt, Zentralwerkstätte, Zentralmagazinsverwaltung, Betriebsamt, Kanalamt) angeordnet. Es fragt sich deshalb, ob durch diese Anzeige die Anmeldung des Anspruches im Sinne des § 6 des FG. ersetzt und also hiedurch die Verjährung unterbrochen wird.

Diese Frage wird u. E. aber zu verneinen sein. Denn jene Unfallanzeige hat den Zweck, der Staatseisenbahnverwaltung Kenntniß von dem Unfalle zu verschaffen, um ihrer gesetzlichen Verpflichtung, die Festsetzung der Entschädigung von Amtswegen zu bethätigen, nachkommen zu können (§ 6 des FG.), und braucht auch nicht von dem Verletzten selbst auszugehen; sie hat aber nicht den Zweck, falls eine solche Festsetzung der Entschädigung von Amtswegen aus irgend einem Grunde (z. B. weil kein Betriebsunfall nach Ansicht der Behörde vorlag) unterblieben ist, den Verletzten und bezw. seine Hinterbliebenen

[1]) S. auch Landmann, Comm., Anm. zu § 59 des UVG.; Piloty, II S. 611 (schriftlich oder zu Protokoll).

[2]) Rothe Unfallanzeige, Form. 82. Die früher vorgeschrieben gewesene gleichzeitige Einsendung einer solchen Unfallanzeige an das Personalbureau der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen ist nunmehr in Wegfall gekommen.

von der Anmeldeverpflichtung bei der zuständigen Stelle gemäß § 6 Abs. 1 des FG. und der Verordnung vom 19. März 1891 zu befreien.[1])

Wenn nun der Anspruch innerhalb der zweijährigen Verjährungsfrist rechtzeitig angemeldet und dadurch die Verjährung unterbrochen worden ist, so fragt es sich weiter, ob vom Tage der Anmeldung eine neue zweijährige oder die gewöhnliche landesrechtliche Verjährungsfrist, gemeinrechtlich von 30 Jahren, zu laufen beginnt. Die Frage wird wohl im zweiten Sinne zu bejahen sein, da über die Wirkungen der Unterbrechung im Fürsorgegesetz und in der Verordnung von 1891 keinerlei Bestimmung getroffen ist und hiefür daher die landesrechtlichen Vorschriften, ebenso wie dies hinsichtlich der Unterbrechung der Verjährung der Ansprüche aus dem Haftpflichtgesetz der Fall ist, zu gelten haben.[2])

Die Wirkung der eingetretenen Verjährung richtet sich, wie schon erwähnt, ebenfalls nach landesrechtlicher Vorschrift, und ist für das Gebiet des gemeinen Rechts sowohl als für das des bayerischen Landrechtes die, daß der Anspruch vollständig, ohne Zurückbleiben einer natürlichen Verbindlichkeit, aufgehoben wird, so daß also der verjährte Anspruch auch nicht mehr exzeptions- oder kompensationsweise geltend gemacht werden kann.[3])

Von dieser Wirkung tritt aber eine Ausnahme gemäß § 6 Abs. 2 des FG. und der Allerh. Verordnung vom 19. März 1891 (vgl. auch § 9 Abs. 2 des UVG.) dann ein, wenn glaubhaft bescheinigt wird, daß die Folgen[4]) des Unfalles erst nach Ablauf der zweijährigen Verjährungsfrist bemerkbar geworden sind, oder daß der

---

[1]) S. auch Entsch. des Reichsversicherungsamtes, A. N. Bd. IX Nr. 8 S 178 und Anm. 3 zu § 59 des UVG. in dem vom Reichsversicherungsamt herausgegebenen Handbuch der Unfallversicherung; auch b. Landesversicherungsamt V S. 165.

[2]) Vgl. allerdings dagegen hinsichtlich der Verjährungsfristen nach § 59 des UVG. eine Entsch. des Reichsversicherungsamtes, A. N. Bd. IX S. 179.

[3]) Vgl. Windscheid, 5. Aufl. Bd. I § 112 S. 329; Bl. für Rechtsanwendung Ergänzungsband III S. 71, Seuffert Archiv, Bd. 9 S. 253; bayer. Landrecht T. IV c. 15 § 14 Ziff. 2.

[4]) D. h. entweder der Tod oder solche Zustände und Verhältnisse, welche objektiv und allgemein die Erwerbsfähigkeit nachtheilig zu beeinflußen geeignet sind (bayer. Landesversicherungsamt, Entsch. vom 8. März 1893, Mittheilungen,

Berechtigte von der Verfolgung seines Anspruches durch außerhalb seines Willens liegende Verhältnisse abgehalten worden ist. In solchem Falle soll also kraft ausdrücklicher gesetzlicher Bestimmung trotz der bereits eingetretenen Verjährung der Anmeldung stattgegeben und die Entschädigung zuerkannt werden. Dem Grundsatze des gemeinen Rechtes und auch des bayerischen Landrechtes[1]) über Ruhen der Verjährung im Falle der Unmöglichkeit der Anstellung der Klage (agere non volenti non currit praescriptio) ist also hier, aber mit anderer Wirkung als dort, Rechnung getragen. Während nämlich nach gemeinem Rechte und bayerischem Landrechte in diesen Fällen, so lange sie dauern, die Verjährung nicht läuft und nach ihrer Beseitigung entweder erst zu laufen beginnt oder die früher begonnene Verjährung fortläuft[2]), wird durch diese Verhinderungsgründe zur Anstellung der Klage nach Fürsorgegesetz die Verjährung prinzipiell nicht gehemmt, sie läuft vielmehr ohne Rücksicht auf diese Verhältnisse ab, nur soll hinterher, im Wege der in integrum restitutio, dem Anspruch noch stattgegeben werden.[3])

Die große praktische Bedeutung dieses Unterschiedes liegt darin, daß für die Anmeldung des Anspruches im Falle des Abs. 2 des § 6 des FG. bezw. der Vdg. vom 19. März 1891 keine neue zweijährige Verjährungsfrist oder eine solche Frist, welche sich nach Abrechnung der Zeitdauer der Hinderungsgründe von der seit Eintritt des Unfalles abgelaufenen Zeit ergibt, läuft, sondern daß die Erhebung des Anspruches gemäß § 6 Abs. 2 des FG. binnen einer Frist stattzufinden hat, welche nicht länger zu bemessen ist, als dieses der Sachlage im einzelnen Falle entspricht.[4])

Jahrgang V S. 125, Reichsversicherungsamt A. N. VII S. 148[3]. Für die Hinterbliebenen ist die in § 65 des UVG. festgesetzte weitere Verjährungsfrist von zwei Jahren vom Todestage ab mangels einer ausdrücklichen Bestimmung des FG. daher nicht anzuerkennen.

[1]) T. II c. IV § 8 Ziff. 7.

[2]) Vgl. Windscheid, 5. Aufl. Bd. I § 109 S. 321, bayer. Landr. l. c.

[3]) Aehnlich Woedtke, Anm. 2 zu § 59 des UVG. S. 284, Graef-Trutzer, landwirthschaftl. UVG. Anm. zu § 64 S. 126 und auch Graef, FG. S. 6, ohne jedoch diesen Unterschied streng rechtlich zu ziehen; der gleichen Ansicht wie hier Piloty II S. 583, der ebenfalls „Wiedereinsetzung in den vorigen Stand" annimmt.

[4]) Vgl. hinsichtlich der letzteren Ansicht auch Entsch. des Reichsversicherungsamtes vom 28. Januar 1893, A. N. IX S. 180.

Endlich soll auch noch der Frage Erwähnung geschehen, ob zu dem Zwecke, der Verjährung der Entschädigungsansprüche nach dem Reichsfürsorgegesetze und der Verordnung von 1891 vorzubeugen, die Erhebung einer Feststellungsklage zulässig ist oder nicht.

Diese Frage ist namentlich für die Ansprüche aus dem Haftpflichtgesetze viel erörtert worden und hat für diese Ansprüche eine weittragende Bedeutung, weil sie das einzige Mittel ist, das Rigorose der Verjährungsbestimmung in § 8 des HPfG. in den Fällen, in welchen die Folgen des Unfalles erst nach Ablauf der zweijährigen Verjährungsfrist hervortreten oder die Erhebung des Anspruchs aus sonst einem Grunde erst nach Ablauf dieser zweijährigen Frist möglich ist, zu paralysiren. Für das Haftpflichtgesetz nun ist diese Frage in Theorie und Praxis verschieden beantwortet worden. Während die Theorie gegen die Zulässigkeit einer solchen Klage zu dem obengenannten Zwecke ist, hat das Reichsgericht, dessen Praxis in dieser Hinsicht etwas schwankend sich zeigt, sich im Allgemeinen für die Zulässigkeit der Klage auf Anerkennung der Haftpflicht und der Geltendmachung einer einzelnen Schadensersatzforderung auf Grund dieses Judikats auch nach Ablauf von zwei Jahren ausgesprochen.[1])

Hinsichtlich der Ansprüche aus dem Unfallversicherungsgesetze ferner hat das Reichsversicherungsamt in einer Rekursentscheidung vom 11. Januar 1892[2]) die Zulässigkeit einer Feststellungsklage, wenn auch nicht überhaupt, so doch dann in Abrede gestellt, wenn nur die Möglichkeit besteht, daß später eine Berufsgenossenschaft für die Folgen eines Unfalles einzustehen habe, und dies namentlich mit der Bestimmung in § 59 Abs. 2 des UVG., wonach bei der Unmöglichkeit, den Unfall vorher geltend zu machen, die Anmeldung desselben auch nach Ablauf der Verjährungsfrist noch zulässig ist, so daß also einer derartigen Feststellung das rechtliche Interesse mangelt, begründet.

---

[1]) Vgl. Urtheil des RGer. vom 7. Dezember 1879 bei Eger, eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. I S. 31 und 33, ferner vom 13. Mai 1882 im Archiv für Eisenbahnwesen 1883 S. 281, ferner bei Eger l. c Bd. VIII S. 219, wo die Frage unentschieden gelassen ist, und bei Eger l. c. Bd. III S. 133, endlich Eger, Haftpflicht, Comm., 3. Aufl. S. 588 und Endemann, Haftpflicht 3. Aufl. S. 194.

[2]) A. N. IX S. 182.

Diese Argumentation dürfte unseres Erachtens auch für das Gebiet des Unfallfürsorgerechtes Anwendung zu finden haben, da hier das gemäß § 231 der Zivilprozeßordnung erforderliche rechtliche Interesse, nämlich der Verjährung des Anspruches vorzubeugen, zufolge der Bestimmung des § 6 Abs. 2 des FG. und der Verordnung von 1891 gerade so wie bei den Ansprüchen aus dem Unfallversicherungsgesetze zufolge § 59 Abs. 2 dortselbst fehlt. Soferne aber bei einem nach dem Fürsorgegesetze zu behandelnden Unfalle auch noch Schadensersatzansprüche auf Grund des § 8 und 10 dortselbst, insbesondere aus dem Haftpflichtgesetze, in Frage stehen, für welche Ersatzansprüche die in § 6 Abs. 2 l. c. statuirte Ausnahme nicht gilt, wird das zur Erhebung der Feststellungsklage erforderliche rechtliche Interesse nicht verneint und die Zulässigkeit einer solchen Klage wohl nicht in Abrede gestellt werden dürfen.

§ 8.

Weitergehende (landes- und reichsrechtliche) Ansprüche.

Wie bereits in § 5 vorstehender Abhandlung bemerkt, sind sowohl dem Verletzten selbst als seinen Hinterbliebenen die ihnen etwa in Folge des Betriebsunfalles auf Grund anderweiter landesrechtlicher Vorschriften zustehenden höheren Pensions- bezw. Rentenbeträge gemäß § 1 und 2 des FG. und § 1 und 2 der Vdg. vom 19. März 1891 aufrecht erhalten.

Als solche anderweite landesrechtliche Vorschriften kommen hier hinsichtlich des statusmäßigen Personales und dessen Hinterbliebenen zunächst die beiden Allerh. Verordnungen vom 11. Oktober 1848 und 3. Oktober 1857, „das niedere Dienstpersonal" bezw. „die Gehalts- und Pensionsverhältnisse des Personals der k. b. Verkehrsanstalten betr.", in Betracht.

Die Allerh. Verordnung vom 11. Oktober 1848 findet noch Anwendung auf alle Expeditoren, Wagenmeister, Stationsmeister, Oberkondukteure, Kondukteure, Lokomotivführer und Bahnmeister, Postpacker und Briefträger, welche vor dem 1. Oktober 1857 in einer dieser Eigenschaften Anstellung gefunden und gemäß Ziff. II jener Verordnung einer 10jährigen Dienstzeit in einer der genannten Dienstesstellen Stabilität erlangt haben (vgl. Entschl. der Gen.-Dir. der k. b. Staatseisenbahnen vom 31. März 1887 No. 24149).

Nach Ziff. IV der genannten Verordnung wurden den genannten Personen Normalpensionen nach Analogie der IX. VB. in der Weise angewiesen, daß sie im ersten Jahrzehnt der Stabilität[1]) (also im 2. Jahrzehnt der Anstellung) $^{7}/_{10}$, im zweiten Jahrzehnt der Stabilität $^{8}/_{10}$ und nach dem Eintritt in das dritte Jahrzehnt der Stabilität $^{9}/_{10}$ des Hauptgeldbezuges als Pension erhalten, während nach Ziff. VI dortselbst im Falle des Verunglückens im Dienste und der dadurch herbeigeführten Funktionsunfähigkeit ohne Unterschied der Stabilität allen Bediensteten, wie sie in dem der Verordnung vom 11. Oktober 1848 in Anlage beigegebenen Besoldungsstatus aufgezählt sind, eine Pension von mindestens $^{7}/_{10}$ des Hauptgeldbezuges und ihren Relikten bei gleicher Veranlassung Alimentation nach Maßgabe der Bestimmungen der Pensionspragmatik vom 1. Januar 1805 zugesichert wurde.

Die Allerh. Verordnung vom 3. Oktober 1857 sodann findet auf das gesammte übrige (d. h. nicht unter die Verordnung vom 11. Oktober 1848 fallende) statusmäßige Personal Anwendung, welches bis zum 31. Dezember 1886 angestellt wurde, bezw. in Folge der Vollzugsvorschriften vom 27. März 1887 zur Vdg. vom 30. Novbr. 1886, Ziff. I lit. c, nachträglich in den Status eingereiht wurde, ferner auf die vor dem 26. Juli 1882 in die Praxis getretenen, aber erst nach dem 31. Dez. 1886 zur Anstellung gelangten Praktikanten und Adspiranten.

Nach Ziff. III dieser letztgenannten Verordnung nun erhalten die vorstehend aufgeführten statusmäßigen Beamten und Bediensteten[2]) im Falle des Wohlverhaltens bei eintretender Funktionsunfähigkeit nach Analogie des § 7 lit. a—c der IX. VB. Pensionen, und zwar im ersten Jahrzehnt des Dienstes (nicht der Stabilität, welche wegfiel) $^{7}/_{10}$, im zweiten Jahrzehnt $^{8}/_{10}$ und nach dem Eintritt in das dritte Jahrzehnt des Dienstes $^{9}/_{10}$ des Hauptgeldbezuges.[2])

[1]) S. über den Begriff S. 21 und 22.

[2]) Vgl. Anhang II Anm. 1. Die Ziff. III der Vdg. v. 3. Okt. 1857 bezog sich ursprünglich nur auf die Angehörigen der Klasse B und der bei den ersten Kategorien der Klasse C des der Vdg. beigegebenen Besoldungsstatus. Für den Fall des Verunglückens im Dienste aber hatte Ziff. V der Vdg. bereits allen Bediensteten des der Vdg. beigegebenen Besoldungsstatus ohne Unterschied eine Pension von mindestens $^{7}/_{10}$ des Hauptgeldbezuges zugesichert.

Erleidet demnach ein statusmäßiger Beamter oder Bediensteter der k. b. Verkehrsanstalten einen Betriebsunfall im Sinne des Reichsfürsorgegesetzes und der Allerh. Verordnung vom 19. März 1891, so ist bei Festsetzung der Unfallpension bezw. der Unfallrenten der Hinterbliebenen, zuerst zu berechnen, ob die etwa auf Grund der Allerh. Verordnungen vom 11. Oktober 1848 bezw. 3. Oktober 1857 sich berechnenden Pensionen dem Betrage nach nicht höher sind, als die nach der Verordnung vom 19. März 1891 zu gewährenden; im bejahenden Falle sind dann die höheren Beträge zu gewähren. Dabei ist aber wohl zu beachten, daß bloß die Höhe der Pension bezw. der Renten hier in Frage kommen kann und daß bezüglich der übrigen Verhältnisse, namentlich über Einzug der Pension bei Verziehung in's Ausland und bei dem Genuß von Präbenden, Stipendien 2c., die analogen Bestimmungen der IX VB. und der Pensionspragmatik vom 1. Januar 1805, wie sie bei den Normalpensionen nach den Verordnungen von 1848 und 1857 Geltung haben, hier nur nach Maßgabe der Verordnung vom 19. März 1891 zur Anwendung kommen können, da in § 1 und 2 des RFG. und § 1 und 2 der Vdg. vom 19. März 1891 nur die höheren Beträge, nicht auch die dem Genuß solcher höheren Beträge gegenüber den Bestimmungen des Fürsorgegesetzes etwa anhaftenden erschwerenden Bedingungen und Voraussetzungen des Genusses, aufrecht erhalten werden wollten bezw. konnten.

Abgesehen von diesen gegebenen Falles weiter gehenden höheren Ansprüchen aus den Pensionsbestimmungen der Verordnungen vom 11. Oktober 1848 und 3. Oktober 1857 bemißt sich die Frage nach der Zulässigkeit der Geltendmachung weiterer landes- und reichsgesetzlicher Entschädigungsansprüche in Folge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles neben den Ansprüchen aus der Verordnung vom 19. März 1891, nach der Bestimmung in § 8—10 des RFG.

In § 12 des letzteren Gesetzes ist nämlich bestimmt, daß Staatsbeamten und deren Hinterbliebenen, für welche durch die Landesgesetzgebung gegen die Folgen eines im Betriebe erlittenen Unfalles eine den Vorschriften der §§ 1—5 des gegenwärtigen Gesetzes mindestens gleichkommende Fürsorge getroffen worden ist, wegen eines solchen Unfalles ein reichsgesetzlicher Anspruch auf Ersatz des durch denselben erlittenen Schadens nur nach Maßgabe der §§ 8 und 10 des FG.

zustehe. Die beiden letzteren Gesetzesbestimmungen aber sagen, daß von solchen durch eine adäquate landesrechtliche Fürsorge geschützten Personen ein Ersatzanspruch wegen des durch den Unfall erlittenen Schadens gegen die Betriebsverwaltung, in deren Dienst sie den Unfall erlitten haben, überhaupt nicht, und gegen deren Betriebsleiter, Bevollmächtigte oder Repräsentanten, Betriebs- oder Arbeiter-Aufseher nur dann geltend gemacht werden könne, wenn durch strafgerichtliches Urtheil festgestellt ist, daß diese den Unfall vorsätzlich herbeigeführt haben, wobei der hiernach zulässige Anspruch sich um denjenigen Betrag, welcher den Berechtigten nach gegenwärtigem Gesetze (RFG.) zusteht, ermäßigt; sowie daß die dem Verletzten und dessen Hinterbliebenen auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 gegen Eisenbahnbetriebsunternehmer zustehenden Ansprüche auf die Betriebsverwaltung, welche dem Verletzten oder dessen Hinterbliebenen auf Grund des Fürsorgegesetzes oder anderweiter reichsgesetzlicher Vorschrift (§ 1 und 2 FG.) Pensionen, Kosten des Heilverfahrens, Renten oder Sterbegelder zu zahlen hat, in Höhe dieser Bezüge und vorbehaltlich der Bestimmungen des § 8 des Gesetzes vom 20. Dezbr. 1875[1]), betr. die Abänderung des § 4 des Reichspostgesetzes vom 18. Oktober 1871, übergehen; daß endlich weitergehende Ansprüche als auf die Bezüge nach Maßgabe des Fürsorgegesetzes dem Verletzten oder dessen Hinterbliebenen *gegen das Reich und die Bundesstaaten* nicht zustehen.

Danach ist nun einmal vor Allem festzustellen, daß, wie bereits erwähnt, in § 12 des RFG für die hier in Frage stehenden Landesbeamten nur weiter gehende *reichsrechtliche* Bestimmungen nach Maßgabe der §§ 8—10 dortselbst ausgeschlossen sind, keinesfalls aber weiter gehende *landesrechtliche* Bestimmungen, welch' Letztere demnach, da auch die Verordnung vom 19. März 1891 über den Ausschluß solcher weiter gehender landesrechtlicher Bestimmungen nichts enthält, nach wie vor aufrecht erhalten sind.

Es sind demnach dem in Folge eines Betriebsunfalles verunglückten statusmäßigen Personal bezw. dessen Hinterbliebenen insbesondere alle im Gebiete des gemeinen Rechtes und des bayerischen

[1]) In Bayern nicht giltig.

Landrechtes aus dem aquilischen Gesetze entspringenden weiter gehenden Ansprüche gewahrt.[1]) In wie weit hiebei der Staat für ein Verschulden seiner Beamten haftet, ist bereits auf Seite 9 oben erwähnt; hier soll noch beigefügt werden, daß nach feststehender Rechtssprechung des Reichsgerichts dem Staate aus der Anstellung des Beamten im Staatsdienst als Dienstherrn die Pflicht erwächst, für die körperliche Sicherheit des ihm Dienenden zu sorgen und deshalb bei gefährlichen Betrieben nach Lage der Sache auch entsprechende Schutzvorrichtungen anzubringen, so daß eine Außerachtlassung dieser Verpflichtung eine culpa im Sinne des aquilischen Gesetzes bildet und deshalb schadensersatzpflichtig macht.[2])

Was nun aber die durch § 12 bezw. 8 und 10 des FG. ausgeschlossenen weiter gehenden reichsrechtlichen Ansprüche von Seiten des in Folge eines Betriebsunfalles verunglückten statusmäßigen Verkehrspersonales betrifft, so kommen hier insbesondere die Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 in Frage.

Die Bestimmungen dieses letzteren Gesetzes sind nun für das statusmäßige Personal insoferne durch die Verordnung vom 19. März 1891 elidirt worden, als ein bei einem Betriebsunfall im Dienste verunglückter statusmäßiger Beamter oder Bediensteter, bezw. dessen nach dem Fürsorgegesetz und der Verordnung vom 19. März 1891 mit Unfallrente bedachten Hinterbliebenen, auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes einen weitergehenden Anspruch auf Entschädigung, als sie durch die Verordnung vom 19. März 1891 gewährt wird, gegen den bayerischen Staat nicht mehr haben. Dieses gilt auch für den Fall, daß ein nicht der Eisenbahnverwaltung angehöriger statusmäßiger Beamter oder Bediensteter, z. B. ein statusmäßiger Postbeamter, im Dienste auf der Eisenbahn einen Unfall im Sinne des Haftpflichtgesetzes erleidet, da ein solcher im Postdienste auf der Eisenbahn verunglückter Postbeamter (z. B. in einer Postambulance) durch den k.

---

[1]) Vgl. auch Urth. des RGer. bei Eger, eisenbahnrechtl. Entscheidung, Bd. VII S. 312.

[2]) Vgl. Urth. d. RGer. v. 9. März 1891 und 4. Mai 1891 bei Eger, eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. VIII, S. 253 und 334; ferner RGer. Entsch. in Zivilsachen Bd. 18, S. 173; Bd. 8, S. 148; Bd. 12, S. 48; Bd. 15, S. 51; Bd. 21, S. 79.

b. Postfiskus (also durch den bayerischen Staat) auf Grund der Verordnung vom 19. März 1891 entschädigt wird, ihm also gemäß § 10 Abs. 2 des FG. weitergehende reichsgesetzliche Ansprüche gegen den bayerischen Eisenbahnfiskus (also gegen denselben Staat) nicht mehr zustehen.

Es fragt sich nun aber, ob für das unter die Verordnung vom 19. März 1891 fallende Personal und dessen Hinterbliebene jedes Klagerecht aus dem Haftpflichtgesetz überhaupt oder nur, wie in dem zuletzt erwähnten Beispiel der Fall, auf die über den Betrag der nach Fürsorgerecht bezw. der Verordnung vom 19. März 1891 hinausgehenden Entschädigungssummen ausgeschlossen ist.

Die Frage wird dahin zu beantworten sein, daß das statusmäßige Personal der k. b. Staatseisenbahnen gegen den k. Eisenbahnfiskus auch bis zu dem nach der Verordnung vom 19. März 1891 zu gewährenden Betrage ein Klagerecht aus dem Haftpflichtgesetze nicht mehr besitzt, da gemäß § 8 des FG. im Zusammenhalte mit § 12 daselbst für die unter das Fürsorgegesetz bezw. unter die Verordnung vom 19. März 1891 fallenden Personen andere als in den beiden genannten gesetzlichen Bestimmungen enthaltene reichsrechtliche Ansprüche auf Ersatz des durch den Unfall erlittenen Schadens gegen die Betriebsverwaltung, in deren Dienst sie den Unfall erlitten haben, ausgeschlossen sind.

Dagegen wird einem nicht im Dienste der Eisenbahnverwaltung beschäftigten statusmäßigen Beamten oder Bediensteten (z. B. einem in einer Postambulance verunglückten statusmäßigen Postbeamten) das Klagerecht gegen den Eisenbahnfiskus aus dem Haftpflichtgesetz nicht überhaupt abgesprochen werden dürfen, sondern dieses Klagerecht nur auf den nach Fürsorgegesetz bezw. der Verordnung vom 19. März 1891 zustehenden Betrag beschränkt angesehen werden müssen.

Es steht einem solchen Postbeamten also ein konkurrirendes Klagerecht gegen den bayerischen Staat und zwar auf Grund des Haftpflichtgesetzes gegen den bayerischen Eisenbahnfiskus und auf Grund des Fürsorgegesetzes bezw. der Verordnung von 1891 gegen den bayerischen Postfiskus zu, und erst wenn er auf Grund der letzterwähnten Bestimmungen entschädigt wird, geht sein Anspruch auf Grund des Haftpflichtgesetzes jure confusionis unter. Dies ergibt sich aus § 10 Abs. 1 und 2 des FG. Dieser Paragraph behandelt

— gleich dem ähnlich lautenden § 98 des UVG. — die Ansprüche der unter das Fürsorgegesetz fallenden Personen aus dem Haftpflichtgesetze gegen dritte Personen einschließlich der bei dem Unfall konkurrirenden Betriebsverwaltungen des Reiches[1]) (hier des bayerischen Staates), in deren Diensten der Verletzte nicht gestanden hat, und beschränkt in seinem Absatze 2 gegenüber dem Reich und den Bundesstaaten nur den Haftpflichtanspruch auf die nach Fürsorgegesetz bezw. der Vdg. vom 19. März 1891 zustehenden Beträge[2]), während er den so beschränkten Anspruch gegen den Staat aus dem Haftpflichtgesetze geltend zu machen nicht verbietet, vielmehr nur in seinem Absatze 1 bestimmt, daß, wenn nach Maßgabe der §§ 6 und 7 des FG. bezw. der Vdg. vom 19. März 1891 festgestellt ist, daß und in welchem Umfange die Betriebsverwaltung, in deren Diensten der Verletzte beschäftigt ist, Pensionen ꝛc. zu zahlen hat, diese Ansprüche auf die Eisenbahnverwaltung übergehen. Der rechtliche Vorgang in dem erwähnten Falle der Verletzung eines Postbeamten in einer Postambulance während der Eisenbahnfahrt ist demnach der, daß der Verletzte bis zur Höhe der nach der Vdg. vom 19. März 1891 ihm zustehenden Beträge auch einen Anspruch an den Eisenbahnfiskus auf Grund des Haftpflichtgesetzes — neben dem Anspruch an den Postfiskus auf Grund des Fürsorgegesetzes und der Vdg. vom 19. März 1891 — hat und daß mit dem Zeitpunkte der Entschädigung durch die Postverwaltung nach Maßgabe der Vdg. vom 19. März 1891 jener Anspruch gegen den Eisenbahnfiskus aus dem Haftpflichtgesetz auf den Postfiskus übergeht und zugleich, da der bayerische Post- und Eisenbahnfiskus ein und dieselbe juristische Person, nämlich nur verschiedene stationes des bayerischen Fiskus, sind, jure confusionis untergeht.

Die praktische Seite des bisher erörterten Unterschiedes liegt darin, daß, wenn ein nicht im Dienste der bayerischen Staatseisenbahnen stehender statusmäßiger Verkehrsbeamter und Bediensteter (z. B. ein Postbeamter) im Dienste einen Betriebsunfall erleidet, der sich zugleich als ein Unfall bei dem Betriebe der Eisenbahnen im Sinne des Haftpflichtgesetzes darstellt, und, solange ihm von seiner

[1]) S. Motive bei Graef, FG. S. 28 und 31. und Zeller, FG. Anm. zu § 10 S. 37.

[2]) S. Motive bei Graef, FG. S. 31.

Dienstesverwaltung eine Entschädigung nach Maßgabe des Fürsorgegesetzes und der Vdg. vom 19. März 1891 aus irgend einem Grunde noch nicht zugesprochen ist, Klage gegen den bayerischen Fiskus auf Grund des Haftpflichtgesetzes bis zum Betrage der nach der Verordnung von 1891 sich berechnenden Pension erhebt, diese Klage nicht als unbegründet oder unzulässig abgewiesen werden darf, derselben vielmehr beim Vorliegen der Voraussetzungen des Haftpflichtgesetzes stattzugeben ist.[1])

Das Reichsgericht hat nun allerdings in einem Urtheile vom 14. Juni 1888[2]) bei Auslegung des im Allgemeinen dem § 8 des FG. entsprechenden § 95 des UVG. Folgendes entschieden: „Betriebsunternehmer im Sinne des § 95 ist Derjenige, der auch Arbeitgeber des Verletzten bezw. Getödteten ist. Ist er Unternehmer zweier Betriebe und ereignet sich der Unfall, was möglich ist[3]), zugleich „bei" beiden Betrieben (z. B. ein Angestellter der Staatspostverwaltung verunglückt bei Ausübung seiner Funktionen im Eisenbahnpostwagen durch den Staatseisenbahnbetrieb), so ist er keineswegs in der Eigenschaft als Unternehmer des Betriebes, in welchem der Verletzte nicht beschäftigt war, für den Verletzten als „Dritter" im Sinne des § 98 des UVG. anzusehen."

Aber die gleiche Ansicht kann nicht auch hinsichtlich der gleichen Frage für das Fürsorgegesetz gelten. Denn § 8 des Letzteren schließt nur jeden weiteren Anspruch gegen die Betriebsverwaltung, in deren Dienst der Verletzte gestanden, aus, nicht, wie § 95, gegen den Betriebsunternehmer; § 8 behandelt also diejenige Betriebsverwaltung, in deren Dienst der Verletzte nicht gestanden, dem Verletzten gegenüber als „Dritten", selbst wenn diese Betriebs-

[1]) Vgl. auch Urtheil des RGer. vom 12. November 1891 Bd. 28 S. 89 der Entsch. in Civil-Sachen und bei Reger, Entscheidungen der Gerichte ꝛc. Bd. XII S. 291; ferner Urtheil des RGer. vom 26. November 1889 bei Reger l. c. Ergänzungsband S. 318 und bei Eger, eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. VII S. 333; Landmann, Comm., Anm. 1 zu § 8 und Anm. 1 zu § 10 des FG., sowie Woedtke, Comm. zum UVG. 4. Aufl. Anm. 4 zu § 95 S. 367.

[2]) S. Handbuch der Unfallversicherung, S. 366 Anm. 4 zu § 95 des UVG.

[3]) Vgl. Rekurs-Entsch. des Reichsversicherungsamtes vom 24. Februar 1890 und 24. Dezember 1891.

verwaltung einem und demselben Unternehmer, hier dem bayerischen Staate, gehört. Das Fürsorgegesetz behandelt demnach die einzelnen Betriebsverwaltungen eines und desselben juristischen Rechtssubjektes als selbstständige juristische Personen gegenüber dem verletzten Beamten, sieht nicht den Staat als solchen, sondern nur die einzelne Verwaltung als Arbeitgeberin gegenüber dem Verletzten an.[1])

Daß dem statusmäßigen Verkehrspersonale bezw. dessen Hinterbliebenen weiter die Ansprüche auf vollen Ersatz des durch den Unfall erlittenen Schadens nach dem Haftpflichtgesetze persönlich gegen Betriebsleiter, Bevollmächtigte oder Repräsentanten, Betriebs- oder Arbeiteraufseher[2]), bezüglich welcher durch strafgerichtliches Urtheil festgestellt ist, daß sie den Unfall vorsätzlich herbeigeführt haben, nach wie vor aufrecht erhalten bleibt, ist in § 8 des RFG. ausdrücklich ausgesprochen; nur ermäßigt sich der hiernach zulässige Anspruch um denjenigen Betrag, welcher den Berechtigten nach den Bestimmungen der Allerh. Verordnung vom 19. März 1891 zusteht.

Ferner bleiben, wie bereits des Näheren ausgeführt (§ 5), die Ansprüche aus dem Haftpflichtgesetze gegenüber dem bayerischen Staatseisenbahnfiskus als Betriebsunternehmer für diejenigen Hinterbliebenen, welche nicht zu den Hinterbliebenen im Sinne des RFG. und der Allerh. Verordnung vom 19. März 1891 gehören, denen aber der Getödtete im Zeitpunkte seines Todes Unterhalt zu reichen verpflichtet war (z. B. im Gebiete des preußischen Landrechtes den Geschwistern), gewahrt.

§ 9.

Zuständige Behörden bei Festsetzung der Entschädigungsansprüche auf Grund der Verordnung vom 19. März 1891; Zulässigkeit des Rechtsweges.

Zur Anweisung der Unfallpensionen bezw. Renten nach Maßgabe der Allerh. Verordnung vom 19. März 1891 an das im Dienste

---

[1]) Vgl. auch Landmann, Comm., Anm. 1 zu § 8 des FG.; Graef, FG. S. 31 und Zeller, FG. S. 37.

[2]) S. über den Begriff der Letzteren Eger, eisenbahnrechtl. Entsch., Bd. VIII S. 351.

verunglückte statusmäßige Verkehrspersonal bezw. an dessen Hinterbliebene ist gemäß § 4 Ziff. 6 und § 15 Abs. 2, sowie § 25 Ziff. 6 und § 24 Abs. 3 der Allerh. Vdg. vom 17. Juli 1886, „die Verwaltung und den Betrieb der k. Verkehrsanstalten betr.", die Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen hinsichtlich des zur Eisenbahnverwaltung gehörigen Personals und die Direktion der k. b. Posten und Telegraphen hinsichtlich des der Post- und Telegraphenverwaltung unterstellten Personales zuständig.

In Streitfällen ist der Rechtsweg zulässig und Klage vor den ordentlichen Gerichten begründet; der Klage muß aber gemäß Art. 2 des bayer. Ausführungsgesetzes zur Civilprozeßordnung und Konkursordnung vom 23. Februar 1879 die sog. Bitte um Abhilfe bei der höchsten Administrativstelle, hier gemäß § 2 Ziff. 22 der oben genannten Allerh. Verordnung vom 17. Juli 1886 dem k. Staatsministerium des k. Hauses und des Aeußern, vorausgehen.

Die in der Praxis bis jetzt nicht bestrittene Zulässigkeit des Rechtsweges für die hier in Frage stehenden Pensions- und Rentenansprüche ergibt sich, Mangels einer entgegenstehenden ausdrücklichen Bestimmung des Fürsorgegesetzes bezw. der Verordnung vom 19. März 1891, aus dem Charakter dieser Ansprüche als vermögensrechtlicher Ansprüche aus dem mit dem Staate bestandenen Dienstverhältnisse[1]), wie auch daraus, daß die die Zulässigkeit des

[1]) Vergl. Urth. des RGer. in Civilsachen, Bd. 11 S. 71, Bd. 25, S. 330, ferner das Urtheil vom 22. September 1888, Entsch. in Civilsachen, Bd. 22 S. 285. Im Gegensatz zu dieser Anschauung des Reichsgerichts, wonach (im Anschluß an Gareis, allgem. Staatsrecht in Marquardsens Handbuch des öffentlichen Rechts) vermögensrechtliche Ansprüche begriffsmäßig in das Gebiet des Privatrechtes gehören, ohne Rücksicht darauf, ob der Titel, aus welchem sie hergeleitet werden, in Normen des bürgerlichen oder des öffentlichen Rechtes wurzelt, befindet sich allerdings die bayerische Praxis, in welcher (vgl. Seydel, Staatsrecht, Bd. III. Abth. II S. 527) die Auffassung vorherrschend ist, daß die bürgerlichen Gerichte unzuständig sind zur Entscheidung über Rechtsansprüche öffentlicher Diener aus ihrem Dienstverhältnisse, soferne nicht durch ausdrückliche gesetzliche Vorschrift (wie dies in § 29 der IX. VV. z. B. der Fall) die gerichtliche Zuständigkeit begründet ist. Eine solche ausdrückliche Vorschrift findet sich nun in der Verordnung vom 19. März 1891 allerdings nicht vor, es war aber jedenfalls Wille des Gesetzgebers, den Rechtsweg zuzulassen mit Rücksicht auf §§ 7

Rechtsweges ausdrücklich festsetzenden Bestimmungen des Reichsbeamtengesetzes (§ 149 ff.) und des Militärpensionsgesetzes (§ 113 ff.) durch § 7 des RFG. auch auf die Unfallpensionen bezw. Renten nach dem Fürsorgegesetz für anwendbar erklärt wurden und diese letzteren Bestimmungen auch für die Ansprüche aus der Verordnung vom 19. März 1891 Geltung haben müssen, da der Ausschluß des Rechtsweges für die letzteren Ansprüche diese als minderwerthig gegenüber den Ansprüchen aus dem Reichsfürsorgegesetz erscheinen ließe und demnach das Vorliegen einer adäquaten Fürsorge für das bayerische Verkehrspersonal ausschließen würde.

Zuständig zur Entscheidung im Falle des Prozesses sind gemäß § 70 Abs. 3 des Gerichtsverfassungsgesetzes vom 27. Januar 1877 und Art. 26 des bayerischen Ausführungsgesetzes hiezu vom 23. Febr. 1879 in erster Instanz die Landgerichte ohne Rücksicht auf die Höhe des Werthes des Streitgegenstandes, in zweiter Instanz die Oberlandesgerichte und in dritter Instanz das Oberste Landesgericht.

Die Zuständigkeit des letzteren Gerichtshofes als Revisionsinstanz gründet sich auf die Bestimmungen in § 8 des Einführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetze vom 27. Januar 1877 und auf Art. 42 des bayerischen Ausführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetze vom 23. Februar 1879. Zwar sind durch Abs. 2 des § 8 l. c. diejenigen bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, welche zur Zuständigkeit des Reichsoberhandelsgerichts gehören oder durch besondere Gesetze dem Reichsgerichte zugewiesen werden, auch bei Bestehen eines Obersten Landes-

---

und 12 des FG. und 149 des Reichsbeamtengesetzes. — Bezüglich der Natur der Ansprüche aus dem Unfallversicherungsgesetz als öffentlich-rechtlicher Ansprüche s. Piloty, Bd. I S. 168 ff. und A. N. V Nr. 88 (dagegen RGer. Civilsachen Bd. 19 S. 70). Aber hieraus einen Schluß hinsichtlich der rechtl. Natur der Ansprüche aus dem Fürsorgegesetz zu ziehen, wäre unzulässig, da das in dem Fürsorgegesetz enthaltene Recht materiell und formell ein von dem Unfallversicherungsrechte verschiedenes und unabhängiges Recht bildet, einen nur äußerlich dem Unfallversicherungsrecht angelehnten Bestandtheil des (Militär-) Beamten-Pensionsrechtes, Piloty Bd. I S. 132, Woedtke, UVG. Einl. S. 26 in fine; ferner Rosin, Betr. Unfall S. 292. — Vgl. noch über die Frage, ob die Rechtsverhältnisse der Arbeiterversicherung dem öffentlichen oder dem Privatrecht angehören und daher im einzelnen Falle die Gerichte zuständig seien: Rosin, Bd. I § 97 S. 787 ff.

gerichtes dem Reichsgerichte vorbehalten, und zu diesen Rechtsstreitigkeiten gehören gemäß §§ 152—154, 144, 149 des RVG. auch die streitigen Ansprüche aus diesem Gesetze, und demnach gemäß § 7 des FG. auch die Ansprüche der Reichsbeamten auf Unfallfürsorge. Es besteht aber Mangels einer diesbezüglichen ausdrücklichen Bestimmung kein Grund, auch für die streitigen Unfallansprüche der Landesbeamten und also auch für die aus der Verordnung vom 19. März 1891 sich ergebenden Ansprüche, die Kompetenz des Reichsgerichts anzuerkennen, da durch den Umstand, daß nicht das Reichsgericht, sondern das Oberste bayerische Landesgericht für die streitigen Ansprüche aus der Verordnung vom 19. März 1891 Revisionsinstanz ist, die durch § 12 des FG. für diese Ansprüche geforderte Gleichwerthigkeit gegenüber den Ansprüchen der Reichsbeamten aus dem Reichsfürsorgegesetz nicht alterirt wird. Wenn auch in den schon mehrmals erwähnten Urtheilen des Reichsgerichts vom 20. Februar 1890[1]) und vom 26. September 1889[2]) dieser Gerichtshof sich über die bayerische Verordnung vom 30. November 1886 und deren Giltigkeit im Hinblick auf § 12 des RFG. ausgesprochen hat[3]), so kann hieraus für die Zuständigkeit hinsichtlich der aus der Verordnung vom 19. März 1891 (der Nachgängerin der Verordnung von 1886) sich ergebenden Ansprüche keine Folgerung abgeleitet werden, da die damals von den Klagsparteien verfolgten Ansprüche sich unter der Behauptung der Ungiltigkeit der Verordnung vom 30. November 1886 auf das Haftpflichtgesetz stützten, die Ansprüche aus dem Letzteren aber gemäß § 10 desselben und § 8 Abs. 2 des Einführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetze der Zuständigkeit des Reichsgerichts unterliegen.

Da es sich im vorliegenden Falle um Ansprüche handelt, für welche die Landgerichte ohne Rücksicht auf den Werth des Streit-

[1]) Eger, eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. VIII S. 100.

[2]) Eger, l. c. Bd. VII S. 312.

[3]) Aus diesem Umstande erklärt sich die im Landtage gemachte Aeußerung des Abgeordneten Geiger, daß der Prozeß, der „hierüber", (d. h. über die Frage der Giltigkeit der im Verordnungsweg erlassenen Unfallfürsorgebestimmungen, mithin über die Ansprüche auf Unfallfürsorge auf Grund landesrechtlicher Vorschriften überhaupt) geführt wird, im Revisionsfalle an das Reichsgericht kompetire, s. S. 20 und 47 Anm. 1 oben.

gegenstandes ausschließlich zuständig sind, so ist gemäß § 509 Ziff. 2 der CPO. auch die Revision ohne das Vorhandensein der summa revisibilis zulässig.

Mit Rücksicht auf den Umstand, daß im Hinblick auf die über die rechtliche Natur der vorwürfigen Ansprüche in der bayerischen Praxis herrschende Ansicht gegebenen Falls leicht die Zulässigkeit des Rechtsweges in Zweifel gezogen werden kann[1]), wäre eine ausdrückliche Bestimmung hierüber in der Verordnung vom 19. März 1891 um so wünschenswerther gewesen, als auch im § 7 des FG. auf die diesbezüglichen Bestimmungen des Reichsbeamtengesetzes und des Reichsmilitärpensionsgesetzes Rücksicht genommen ist.

Wenn nun Ansprüche von Seiten eines statusmäßigen Beamten oder Bediensteten auf Grund der Verordnung vom 19. März 1891 gerichtlich geltend gemacht werden, so ist eine Frage von der größten Wichtigkeit die, ob die Gerichte an die Entscheidung der Dienstbehörde über die Dienstunfähigkeit und Beschränkung der Erwerbsfähigkeit des Verletzten gebunden sind oder nicht.

Hinsichtlich der unter das Fürsorgegesetz fallenden Reichsbeamten ist die Frage durch Urtheil des Reichsgerichts vom 18. Dezember 1891[2]) in bejahendem Sinne entschieden worden. Das Reichsgericht begründet diese seine Ansicht damit, daß in § 7 des FG. bezüglich der aus demselben sich ergebenden Ansprüche die geltenden Bestimmungen über Pensionen ausdrücklich für anwendbar erklärt worden seien, daß danach die §§ 149—155 des RBG. vom 31. März 1873 auch für die vorgedachten Ansprüche aus dem Fürsorgegesetze als maßgebend zu erachten seien, wie dieses in den Motiven zum Fürsorgegesetz noch besonders hervorgehoben sei, daß aber gemäß § 155 des RBG. die von der Verwaltungsbehörde getroffene Entscheidung über Arbeits- und Dienstunfähigkeit des Beamten — wie das Reichsgericht bereits in einem Urtheile vom 9. Januar 1880[3]) ausgesprochen habe — für die Gerichte bindend sei.

Für das bayerische Beamtenrecht nun findet sich eine derartige Bestimmung, wie in § 155 des RBG., nicht.

[1]) S. Seite 135 und 136 oben.

[2]) Bei Reger, Entsch. der Gerichte ꝛc., Bd. XII S. 200.

[3]) Reger, l. c. Bd. I S. 188.

Zwar ist gemäß § 19 der IX. VB. das Dienstverhältniß des pragmatischen Staatsdieners stets widerruflicher Natur, und ist ihm ein gerichtliches Klagerecht nicht eingeräumt, wenn er, weil die Dienstesbehörde seine Dienstunfähigkeit für gegeben hält, in den Ruhestand versetzt wird. Anders aber ist der Fall gelagert, wenn der pragmatische Beamte wegen Dienstesunfähigkeit gemäß § 22 lit. d der IX. VB. seine Pensionirung beansprucht und die Dienstesbehörde dieselbe verweigert, weil die Dienstesunfähigkeit nicht gegeben sei. Hier steht ihm wegen Verletzung dieses Rechtsanspruches unseres Erachtens ohne Zweifel ein Klagerecht gemäß § 29 der IX. VB. zu[1]) und sind die Gerichte auch zur Prüfung der Voraussetzungen dieses Rechtsanspruches berechtigt. Es liegt deshalb hinsichtlich der pragmatischen Beamten die Sache so, daß die Gerichte zwar an die Entscheidung der Dienstbehörde, daß der Beamte dienstunfähig ist, gebunden sind, nicht aber an die Entscheidung, daß derselbe nicht dienstunfähig sei, wenn er Letzteres behauptet und dieses von der Dienstbehörde nicht anerkannt wird.

Die analoge Anwendung dieser Bestimmungen der IX. VB. in vorwürfiger Frage hinsichtlich der Unfallpensionen des statusmäßigen Verkehrspersonals läßt sich aber ebenso wenig rechtfertigen, wie, da die Verordnung vom 19. März 1891 eine diesbezügliche Bestimmung *nicht* enthält, die analoge Anwendung der diesbezüglichen Bestimmung in § 155 des RBG. vom 31. März 1873 und in § 113 des Reichsmilitärpensionsgesetzes vom 27. Juni 1871. Denn einerseits steht der in § 22 lit. d der IX. VB. statuirte *Rechtsanspruch* auf Pension dem statusmäßigen Personal auch hinsichtlich seiner *Normalpensionen* nicht zu, demnach auch nicht die in § 29 der IX. VB. erwähnte Klage wegen Verletzung dieses Rechtsanspruches[2]), andererseits ist die Gebundenheit des Richters an die Entscheidung der dem Verletzten vorgesetzten Dienstesbehörde zum Vorhandensein einer adäquaten Fürsorge gemäß § 12 des FG. nicht nothwendig, da im Gegentheile bei der Nichtgebundenheit des Richters an die Entscheidung der Dienstbehörde ein weitergehender Anspruch als nach dem Für-

[1]) Vgl. Seydel, Bd. III Abth. 2 S. 528 und 537.

[2]) Vgl. Seydel, Bd. III S. 436 und S. 22 hier.

sorgegesetz gewährt würde, dieser aber natürlich durch das Fürsorgegesetz aufrecht erhalten wäre.

U. E. kann daher die vorwürfige Frage hinsichtlich der Ansprüche des statusmäßigen Verkehrspersonales aus dem Fürsorgegesetz bezw. der Verordnung vom 19. März 1891 nur aus der rechtlichen Natur dieser Ansprüche abgeleitet werden. Und da dieselben unserer Meinung nach (s. S. 136 und 135 oben) bürgerlich-rechtlicher Natur sind, zu deren Entscheidung die Gerichte zuständig sind, so wird auch die Prüfung und Entscheidung, ob die Voraussetzungen dieser Ansprüche im konkreten Falle gegeben sind, in den Bereich der Zuständigkeit der Gerichte fallen, demnach die gerichtliche Entscheidung über Vorliegen oder Nichtvorliegen einer Dienstunfähigkeit oder Erwerbsbeschränktheit eines beim Betriebe im Dienste verunglückten statusmäßigen Beamten oder Bediensteten Mangels einer entgegenstehenden Bestimmung der Verordnung vom 19. März 1891 von derjenigen der vorgesetzten Dienstesbehörde unabhängig sein.[1])

Dagegen ist der Civilrichter an die Entscheidung der Disziplinarbehörde, daß der Verletzte den Unfall durch ein die Dienstesentlassung rechtfertigendes Verschulden herbeigeführt hat und deshalb aus dem Dienste entlassen wird, gebunden, so daß also einem verletzten Bediensteten, der wegen eines den Unfall verursachten Verschuldens durch Disziplinarbeschluß der vorgesetzten Behörde aus dem Dienste entlassen worden ist, nicht die Möglichkeit gegeben ist, durch eine Klage

[1]) Zu einem anderen Resultate würde man wohl gelangen, wenn man der in Bayern vorherrschenden Praxis über die rechtliche Natur der hier in Frage stehenden Ansprüche als öffentlich-rechtlicher Ansprüche (s. S. 135 Anm. 1 oben) folgt. Denn wenn man auch in diesem Falle mit Rücksicht auf die sonst eintretende Minderwerthigkeit der durch die Verordnung vom 19. März 1891 geschaffenen Fürsorge gegenüber derjenigen des Fürsorgegesetzes die Zulässigkeit einer Civilklage nicht in Abrede stellen wollte, so müßte man doch mit Rücksicht auf die öffentlich-rechtliche Natur dieser Ansprüche bei dem Grundsatze der Koordination der Gerichte und Verwaltungsbehörden, wonach Keines in das Gebiet des Anderen einzugreifen berechtigt ist (vgl. auch Erkenntniß des Gerichtshofes für Kompetenzkonflikte vom 11. April 1889 in Sachen Bauer/Fiskus, Gesetz- und Verordnungsblatt 1889 Beil. II S. 7), die Zulässigkeit der Nachprüfung der verwaltungsbehördlichen Entscheidung über die Dienst- und Erwerbsunfähigkeit als ausgeschlossen ansehen.

auf Gewährung von Unfallpension die Frage, ob wirklich ein solches Verschulden vorhanden oder das vorhandene so schwerer Natur war, der civilrichterlichen Nachprüfung zu unterstellen.[1])

[1]) Vgl. Entsch. des Obersten Landesgerichts für Bayern vom 31. Oktober 1889 bei Eger, eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. VII S. 382 ff., und Sammlungen der Entsch. dieses Gerichtshofes Bd. XII S. 429; ferner auch eine Entsch. des österreichischen Obersten Gerichtshofes bei Eger, l. c. Bd. VII S. 322 ff.

Auszug

aus der

K. Allerh. Verordnung vom 11. Oktober 1848,

das niedere Dienstpersonal betreffend.

Art. II.

Die Anstellungen im niederen Post- und Eisenbahndienste erfolgen auch künftig, wie bisher, auf Ruf und Widerruf.

Die Vortheile der Stabilität und den Genuß der nach Art. IV damit verbundenen Rechte wollen wir jedoch eintreten lassen nach Vollendung einer tadellosen Dienstzeit von 10 Jahren, welche in einer der nachbezeichneten Funktionen zurückgelegt worden ist:

1. Bahnexpeditoren,
2. Wagenmeister und Stationsmeister,
3. Oberkondukteure und Kondukteure,
4. Lokomotivführer,
5. Bahnmeister,
6. Postpacker und Briefträger,

insoweit diese Individuen vom Staate selbst angestellt sind, nicht aber von anderen Bediensteten auf deren Haft und Gefahr verwendet werden.

Bei Berechnung obiger Dienstzeit können nur die im wirklichen k. Post- und Eisenbahnbetrieb zurückgelegten Jahre in Anrechnung kommen.

Art. IV.

Die Pensionen der in Art. II benannten Bediensteten, dann die Alimentationen der Relikten derselben reguliren sich nach erlangter

Stabilität analog den allgemeinen Bestimmungen der IX. Verfassungs-Beilage in der Art, daß

a) im ersten Jahrzehnt der erlangten Stabilität sieben Zehntheile,
b) im zweiten Jahrzehnt der Stabilität acht Zehntheile, und
c) nach dem Eintritt in das dritte Jahrzehnt neun Zehntheile des Hauptgeldbezuges als Standesgehalt zu betrachten sind.

Art. VI.

Im Falle des Verunglückens im Dienste und der dadurch herbeigeführten Funktionsunfähigkeit ist ohne Unterschied der Stabilität allen Bediensteten eine Pension von mindestens sieben Zehntheilen des Hauptgeldbezuges zugesichert.

Eine weitere Berücksichtigung bleibt nach Beschaffenheit des Falles vorbehalten.

Die Relikten werden bei gleicher Veranlassung nach den Bestimmungen der allgemeinen Pensionspragmatik vom Jahre 1805 alimentirt.

Auszug

aus der

K. Allerh. Verordnung vom 3. Oktober 1857,

die Gehalts- und Dienstesverhältnisse des Personales der k. b. Verkehrsanstalten betreffend.

II.

Unsere, in Absicht auf das niedere Dienerpersonal der Post- und Eisenbahnanstalt unterm 11. Oktober 1848 erlassene, und auf einzelne Kategorien Unserer Kanal-, Telegraph- und Dampfschifffahrts-Bediensteten später ausgedehnte Verordnung wird vom 1. Oktober 1857 an außer Geltung gesetzt, ohne daß jedoch die bereits erworbenen Rechte dadurch berührt werden sollen.

III.

Allen Beamten und Bediensteten, insoweit ihnen pragmatische Rechte nicht zustehen, werden Wir nach Wohlverhalten im Falle eintretender Funktions-Unfähigkeit Pensionen anweisen lassen, welche (für die Individuen Classe B und der beiden ersten Categorien der Classe C)[1]) unter analoger Anwendung der Bestimmungen des § 7 lit a—c der

[1]) Jetzt für sämmtliche nichtpragmatische statusmäßige Beamte und Bedienstete (s. auch K. Allerh. Entschließung vom 24. Juli 1888, Verordnungs- und Anzeigeblatt Nr. 56 S. 381). S. S 127 oben.

IX. Beilage zur Verfassungsurkunde aus dem Hauptgeldbezuge[1]) zu bemessen . . . . sind.

IV.

Im Falle des Ablebens eines Bediensteten reguliren sich die Pensionen und Alimentationen der Hinterbliebenen aus dem Hauptgeld- oder Pensionsbezuge analog den Bestimmungen der Pensionspragmatik vom 1. Januar 1805.

V.

Im Falle des Verunglückens im Dienste und der dadurch herbeigeführten Dienstesunfähigkeit ist allen Bediensteten ohne Unterschied eine Pension von mindestens sieben Zehntheilen des Hauptgeldbezuges zugesichert. Eine weitere Berücksichtigung bleibt nach Beschaffenheit des Falles vorbehalten.

München, 3. Oktober 1857.

---

[1]) Zum Hauptgeldbezuge ist gemäß § 13 Abs. 2 des Finanzgesetzes vom 26. Mai 1892 und Bekanntmachung der fünf Civilstaatsministerien vom 2. August 1892 (s. Verordnungs- und Anzeigeblatt für k. b. Verkehrsanstalten, Jhrg. 1892 Nr. 51 S. 345) auch die Hälfte der Gehaltszulage zu rechnen.

Anhang III.

Kgl. Allerhöchste Verordnung vom 30. Nov. 1886,

die Neuregelung der Pensionsverhältnisse für das nichtpragmatische statusmäßige Personal der k. b. Verkehrsanstalten betreffend.

---

§ 1.

Den Beamten und Bediensteten der Kategorien B, C und D des Besoldungsstatus der k. b. Verkehrsanstalten wird nach Wohlverhalten im Falle eintretender Funktionsunfähigkeit eine Pension angewiesen, welche, wenn die Versetzung in den Ruhestand nach vollendetem fünften, jedoch vor vollendetem sechsten in statusmäßiger Stellung zurückgelegten Dienstjahre eintritt, 40 Prozent des pensionsfähigen Diensteinkommens (Hauptgeldbezuges) [1]) beträgt und von da ab mit jedem weiteren zurückgelegten Dienstjahre um 2 Prozent bis zum vollen Betrag des pensionsfähigen Diensteinkommens steigt.

§ 2.

Die Wittwenpension besteht in dem dritten Theil derjenigen Pension, zu welcher der Verstorbene berechtigt gewesen ist oder berechtigt gewesen sein würde, wenn er am Todestage in den Ruhestand versetzt wäre.

---

[1]) Hiezu ist zufolge § 13 Abs. 2 des Finanzgesetzes vom 26. Mai 1892 sowie Bekanntmachung der fünf Civilstaatsministerien vom 2. August 1892 (s. Verordnungs- und Anzeigeblatt für die k. b. Verkehrsanstalten Nr. 51 S. 345) jetzt auch die Hälfte der Gehaltszulage zu rechnen.

§ 3.

Die Pension der hinterbliebenen Kinder eines zur Zeit seines Todes pensionsberechtigten Beamten oder Bediensteten beträgt:

1. für Kinder, deren Mutter lebt, ein Fünftel der Wittwenpension für jedes Kind;
2. für Kinder, deren Mutter nicht mehr lebt, drei Zehntel der Wittwenpension für jedes Kind.

Die Waisenpension erlischt mit dem vollendeten 18. Lebensjahre.

§ 4.

Wittwen- und Waisenpensionen dürfen weder einzeln noch zusammen den Betrag der Pension übersteigen, zu welcher der Verstorbene berechtigt gewesen ist oder berechtigt gewesen sein würde, wenn er am Todestage in den Ruhestand versetzt wäre.

Bei Anwendung dieser Beschränkung werden die Wittwen- und Waisenpensionen verhältnißmäßig gekürzt.

§ 5.

Im Uebrigen finden auf Wittwen- und Waisenpensionen die Bestimmungen unter Ziff. XXIV §§ 6, 7, 14, 15, 16, 18, 22 und 23 der Pensionspragmatik vom 1. Januar 1805 sinngemäße Anwendung.

§ 6.[1])

Insoferne sich nicht aus gegenwärtiger Verordnung höhere Ansprüche ergeben, werden die Angehörigen der Kategorien B, C und D des Besoldungsstatus der k. b. Verkehrsanstalten, wenn sie in Folge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles dauernd dienstunfähig werden, oder in ihrer Erwerbsthätigkeit beeinträchtigt worden sind, ferner die Hinterbliebenen solcher den vorbezeichneten Kategorien angehöriger Personen, welche in Folge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles gestorben sind, nach Maßgabe der §§ 1 bis 5 des Reichsgesetzes vom 15. März 1886, betreffend die Fürsorge für Beamte und Personen des Soldatenstandes in Folge von Betriebsunfällen, behandelt.

[1]) § 6 ist außer Kraft gesetzt durch § 10 der Vdg. vom 19. März 1891.

Auf die nach § 2 dieses Gesetzes gewährten Renten finden die Bestimmungen unter Ziff. XXIV §§ 6, 15, 18, 22 und 23 lit. d der Pensionspragmatik vom 1. Januar 1805 sinngemäße Anwendung.

§ 7. [1])

Abgesehen von den in § 6 berührten Fällen werden bei Dienstunfähigkeit in Folge von Krankheit oder Beschädigung, welche ein der Kategorie B, C oder D angehöriger Beamter oder Bediensteter bei Ausübung des Dienstes oder aus Veranlassung desselben ohne eigene Verschuldung sich zugezogen hat, Pensionen im Betrage von höchstens 40 Prozent des pensionsfähigen Diensteinkommens (§ 1) auch bei kürzerer als 5jähriger Dienstzeit gewährt.

§ 8.

Als Beiträge des Personales werden jährlich 3 Prozent des pensionsfähigen Diensteinkommens oder der Pension — ausschließlich der Wittwen- und Waisenpensionen — erhoben.

§ 9.

Gegenwärtige Verordnung tritt mit dem 1. Januar 1887 in Kraft.

§ 10.

Dieselbe findet keine Anwendung auf diejenigen Beamten und Bediensteten, welche auf Grund der Allerhöchsten Verordnungen vom 11. Oktober 1848 und 3. Oktober 1857 bereits Pensionsanspruch erworben haben.

Auch findet die Allerhöchste Verordnung vom 3. Oktober 1857 noch Anwendung auf das vor dem 1. Januar 1887 ohne Pensionsanspruch in Bedienstungen der Kategorie B und C angestellte oder auf Bedienstungen der Kategorie D funktionsweise berufene Personal, ferner für Praktikanten und Adjunkten-Adspiranten, welche vor dem Erscheinen der hiemit außer Wirksamkeit tretenden Allerhöchsten Ent-

[1]) § 7 ist außer Kraft gesetzt durch § 10 der Vdg. vom 19. März 1891; dafür jetzt § 8 der letzteren Verordnung normgebend.

schließung vom 26. Juli 1882, die Dienstverhältnisse des nichtpragmatisch angestellten Personales der k. Verkehrsanstalten betreffend, in die Praxis getreten sind und erst nach dem 31. Dezember 1886 zur Anstellung gelangen.

In den unter § 6 gegenwärtiger Verordnung bezeichneten Fällen finden die daselbst getroffenen Bestimmungen auf das vorstehend unter Abs. 1 und 2 aufgeführte Personal und die Hinterbliebenen desselben, insoweit aus den Verordnungen vom 11. Oktober 1848 und 3. Oktober 1857 nicht bereits höhere Ansprüche erworben sind, ebenmäßige Anwendung. [1])

München, den 30. November 1886.

Zum Vollzuge der Verordnung vom 30. November 1886 vgl. auch Ausschreiben der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen und der Direktion der k. b. Posten und Telegraphen vom 27. März 1887, Verordnungs- und Anzeigeblatt Nr. 18 S. 189.

[1]) Abs. 3 des § 10 ist außer Kraft gesetzt durch § 10 der Vdg. vom 19. März 1891.

Anhang IV.

Königlich Allerhöchste Verordnung,

die Fürsorge für das nichtpragmatische statusmäßige Personal der k. b. Verkehrsanstalten in Folge von Betriebsunfällen betr., vom 19. März 1891.

---

§ 1.

Beamte und Bedienstete der Kategorien B, C und D des Besoldungsstatus der k. b. Verkehrsanstalten, welche in reichsgesetzlich der Unfallversicherung unterliegenden Betrieben beschäftigt sind, erhalten, wenn sie in Folge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles dauernd dienstunfähig werden, als lebenslängliche Pension $66^2/_3$ Proz. ihres jährlichen Diensteinkommens, soweit ihnen nicht nach anderweiter landesrechtlicher Vorschrift ein höherer Betrag zusteht.

Personen der vorbezeichneten Art erhalten, wenn sie in Folge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles nicht dauernd dienstunfähig geworden, aber in ihrer Erwerbsfähigkeit beeinträchtigt worden sind, bei ihrer Entlassung aus dem Dienste als Pension:

1. im Falle völliger Erwerbsunfähigkeit für die Dauer derselben den im ersten Abschnitt bezeichneten Betrag;
2. im Falle theilweiser Erwerbsunfähigkeit für die Dauer derselben einen Bruchtheil der vorstehend bezeichneten Pension, welcher nach dem Maße der verbliebenen Erwerbsfähigkeit zu bemessen ist.

Steht solchen Personen nach anderweiter landesrechtlicher Vorschrift ein höherer Betrag zu, so erhalten sie diesen.

Nach dem Wegfalle des Diensteinkommens sind dem Verletzten außerdem die noch erwachsenden Kosten des Heilverfahrens zu ersetzen.

Auf die zu gewährenden Pensionen hat die Bestimmung unter Art. XXIV § 22 der Dienstespragmatik vom 1. Januar 1805 nur in dem Falle, wenn der Berechtigte das deutsche Indigenat verliert und bis zur etwaigen Wiedererlangung desselben sinngemäße Anwendung zu finden.

§ 2.

Die Hinterbliebenen solcher in § 1 bezeichneten Personen, welche in Folge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles gestorben sind, erhalten:

1. als Sterbegeld, unter Wegfall des etwa nach anderweiter landesrechtlicher Bestimmung zu verabfolgenden Sterbenachmonat-Ratums, den Betrag des einmonatigen Diensteinkommens, beziehungsweise der einmonatigen Pension des Verstorbenen, jedoch mindestens 30 Mk.
2. eine Rente. Dieselbe beträgt:
   a) für die Wittwe bis zu deren Tode oder Wiederverheirathung 20 Prozent des jährlichen Diensteinkommens des Verstorbenen, jedoch nicht unter 160 Mk. und nicht mehr als 1600 Mk.;
   b) für jedes Kind bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres oder bis zur etwaigen früheren Verheirathung, soferne die Mutter lebt, 75 Prozent der Wittwenrente, und, soferne die Mutter nicht lebt, die volle Wittwenrente;
   c) für Aszendenten des Verstorbenen, wenn dieser ihr einziger Ernährer war, für die Zeit bis zu ihrem Tode oder bis zum Wegfalle der Bedürftigkeit 20 Prozent des Diensteinkommens des Verstorbenen, jedoch nicht unter 160 Mk. und nicht mehr als 1600 Mk.; sind mehrere derartige Berechtigte vorhanden, so wird die Rente den Eltern vor den Großeltern gewährt.

Die Renten dürfen zusammen 60 Prozent des Diensteinkommens nicht übersteigen. Ergibt sich ein höherer Betrag, so haben die Aszendenten nur insoweit einen Anspruch, als durch die Renten der Wittwe und der Kinder der Höchstbetrag der Rente nicht erreicht wird. Soweit die Renten der Wittwe und Kinder den zulässigen Höchstbetrag überschreiten, werden die einzelnen Renten in gleichem Verhältnisse gekürzt.

Beim Ausscheiden eines Berechtigten erhöht sich die Rente der verbleibenden Berechtigten von dem nächstfolgenden Monat an insoweit, als sie sich noch nicht im vollen Genusse der ihnen nach vorstehenden Bestimmungen gebührenden Beträge befinden.

Steht nach anderweiter landesrechtlicher Vorschrift den Hinterbliebenen ein höherer Betrag zu, so erhalten sie diesen. Auf die den Hinterbliebenen nach Vorstehendem zu gewährenden Renten haben die Bestimmungen unter Art. XXIV § 22 und 23 lit. d der Dienstespragmatik vom 1. Januar 1805 nur in dem Falle, wenn die Berechtigten das deutsche Indigenat verlieren, und bis zur etwaigen Wiedererlangung desselben sinngemäße Anwendung zu finden.

Der Anspruch der Wittwe ist ausgeschlossen, wenn die Ehe erst nach dem Unfalle geschlossen worden ist.

§ 3.

Erreicht das Diensteinkommen nicht den von der höheren Verwaltungsbehörde nach Anhörung der Gemeindebehörde für Erwachsene festgesetzten ortsüblichen Taglohn gewöhnlicher Tagearbeiter (§ 8 des Reichsgesetzes, betreffend die Krankenversicherung der Arbeiter vom 15. Juni 1883[1]), so ist der Letztere der Berechnung zu Grunde zu legen.

§ 4.

Der Bezug der Pension beginnt mit dem Wegfalle des Diensteinkommens, der Bezug der Wittwen- und Waisenrente, sowie der Rente der Aszendenten mit dem auf den Todestag des Verunglückten folgenden Tage.

Das Recht auf den Bezug der vorbezeichneten Renten erlischt jedenfalls:

1. für jeden Berechtigten mit dem Ablaufe des Monats, in welchem er sich verheirathet oder stirbt;
2. für jedes Kind außerdem mit dem Ablaufe des Monats, in welchem es das 18. Lebensjahr vollendet.

---

[1]) Nunmehr in der Fassung der Novelle vom 10. April 1892.

Die gemäß dieser Verordnung zu gewährenden Pensionen und Renten werden monatlich im Voraus bezahlt.

§ 5.

Ein Anspruch auf die in den §§ 1 und 2 bezeichneten Bezüge besteht nicht, wenn der Verletzte den Unfall (§ 1) vorsätzlich oder durch ein Verschulden herbeigeführt hat, wegen dessen auf Dienstentlassung gegen ihn erkannt oder wegen dessen ihm die Fähigkeit zur Beschäftigung in einem öffentlichen Dienstzweige aberkannt worden ist.

§ 6.

Ansprüche auf Grund dieser Verordnung sind, soweit deren Feststellung nicht von Amtswegen erfolgt, bei Vermeidung des Ausschlusses vor Ablauf von zwei Jahren nach dem Eintritte des Unfalles bei der dem Verletzten unmittelbar vorgesetzten Dienstbehörde anzumelden.

Nach Ablauf dieser Frist ist der Anmeldung nur Folge zu geben, wenn zugleich glaubhaft bescheinigt wird, daß die Folgen des Unfalles erst später bemerkbar geworden sind, oder daß der Berechtigte von der Verfolgung seines Anspruchs durch außerhalb seines Willens liegende Verhältnisse abgehalten worden ist.

Jeder Unfall, welcher von Amtswegen oder durch Anmeldung der Betheiligten einer vorgesetzten Dienstbehörde bekannt wird, ist sofort zu untersuchen. Den Betheiligten ist Gelegenheit zu geben, selbst oder durch Vertreter ihre Interessen bei der Untersuchung zu wahren.

§ 7.

Soweit nicht nach anderweiter landesrechtlicher Vorschrift höhere Beträge zustehen (§ 1 Abs. 1 und 2 und § 2 Abs. 3), in welchen Fällen es bei den einschlägigen Bestimmungen bewendet, wird bei der Festsetzung der nach den §§ 1, 2 und 3 zu gewährenden Bezüge der Berechnung des Diensteinkommens das gesammte von dem Beamten oder Bediensteten zuletzt bezogene dienstliche Einkommen, soweit es nicht zur Bestreitung von Dienstaufwandskosten gewährt wird, nach Maßgabe der folgenden näheren Bestimmungen zu Grunde gelegt:

1. Freie Dienstwohnung und der Ertrag von Dienstgründen kommen mit jenem Betrage zur Anrechnung, um welchen sich das sonstige Diensteinkommen des Bediensteten regulativmäßig erhöhen würde, wenn ihm die Dienstwohnung oder das Dienstgrundstück nicht überlassen wäre;
2. Einkommensbestandtheile, welche ihrer Natur nach steigend und fallend sind, wie nicht fixirte Emolumente, Material-Ersparniß- oder Akkordprämien u. dgl. werden nach ihrem durchschnittlichen Betrage während der drei letzten Kalenderjahre vor dem Jahre, in welchem die Pension oder Rente festgesetzt wird, zur Anrechnung gebracht;
3. Bloß zufällige Diensteinkünfte, wie Kommissionsgebühren, außerordentliche Remunerationen, Gratifikationen u. dgl. kommen nicht zur Berechnung.

§ 8.

Soferne nicht nach vorstehenden Bestimmungen oder nach anderweiter Vorschrift Fürsorge, Pension oder Entschädigung gewährt wird, erhalten Beamte und Bedienstete der Kategorien B, C und D des Besoldungsstatus der k. b. Verkehrsanstalten, welche in Ausübung oder aus Veranlassung des Dienstes ohne eigenes Verschulden eine Verletzung erlitten haben und in Folge dessen dienstunfähig geworden sind, auch bei kürzerer als fünfjähriger Dienstzeit (§ 1 der Verordnung vom 30. November 1886) bei ihrer Entlassung aus dem Dienste auf die Dauer ihrer Erwerbsunfähigkeit oder Erwerbsbeschränktheit Pensionen bis zum Höchstbetrage von 40 Prozent ihres Hauptgeldbezuges.[1])

Den Wittwen und Waisen solcher im Absatze 1 bezeichneten Personen, welche in Folge der erlittenen Dienstbeschädigung gestorben sind, werden Pensionen nach Maßgabe der §§ 2 bis 5 der Verordnung vom 30. November 1886 unter Zugrundelegung des Pensionsbetrages des Verstorbenen gewährt.

---

[1]) Hiezu ist gemäß § 13 Abs. 2 des Finanzgesetzes vom 26. Mai 1892 und der Bekanntmachung der fünf Civilstaatsministerien vom 2. August 1892 auch die Hälfte der Gehaltszulage zu rechnen.

§ 9.

Die gemäß dieser Verordnung zu gewährenden Pensionen sind Abzügen nach § 8 der Verordnung vom 30. November 1886 nicht unterworfen.

§ 10.

Gegenwärtige Verordnung tritt sofort in Kraft.

Gleichzeitig werden die Bestimmungen unter den §§ 6, 7 und 10 Absatz 3 der Verordnung vom 30. November 1886 außer Wirksamkeit gesetzt.

München, den 19. März 1891.